

711.74
ERA

J. C1

JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNANYA

**STUDI KASUS : JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN ALUN-ALUN
KOTAMADYA MAGELANG - JAWA TENGAH**



TESIS

Disusun dalam rangka memenuhi persyaratan
Program Magister Teknik Arsitektur

Disusun Oleh :

**June Ekawati
L4B 001047**

**PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG
2004**

JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNANYA

Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kotamadya Magelang-Jawa Tengah

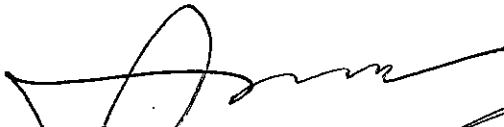
Disusun oleh :
June Ekawati
NIM : L4B 001047

Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal :


28 April 2004

Tesis Ini Telah Diterima
Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Magister Teknik
Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

Pembimbing Utama


Ir. Bambang Setioko, M.Eng.

Pembimbing Pendamping


Ir. Djoko Indrosaptono, MT.



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia-Nya penulis telah menyelesaikan penulisan tesis ini dengan segala keterbatasan yang ada dan bantuan dari berbagai pihak, terutama dosen pembimbing yang telah banyak membantu dalam proses penulisannya.

Masalah Arsitektur dan Perancangan Kota dalam kaitannya dengan perilaku masyarakat perkotaan diangkat sebagai tema sentral dalam tulisan yang diajukan sebagai Tesis pada Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang dengan judul **JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNANYA (Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kota Magelang-Jawa Tengah).**

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Bambang Setioko, M.Eng. selaku Pembimbing Utama yang telah memberikan bimbingan dengan penuh kesabaran dalam proses penulisan Tesis ini;
2. Ir. Djoko Indrosaptono, MT., selaku Pembimbing Pendamping, yang juga banyak membantu memberikan arahan dan masukan berguna dalam proses penulisan Tesis ini;
3. Ir. Indriastjario, M.Eng., selaku penguji, yang ikut memberikan masukan bagi penyempurnaan penulisan Tesis ini;
4. Ir. Totok Roesmanto, M.Eng. sebagai Ketua Program Magister Teknik Arsitektur yang cukup memberikan perhatian terhadap penyelesaian Tesis ini;
5. Ir. Joko Soeparno serta staf Bappeda Pemerintah Kota Magelang, yang telah banyak membantu penulis dengan penuh ketulusan;
6. Serta rekan-rekan seangkatan atas kerjasamanya selama penyusunan tulisan ini.

Penulis menyadari bahwa penyusunan tulisan ini masih belum sempurna dan banyak kekurangannya akibat keterbatasan waktu dan kemampuan penulis sendiri dalam proses penyusunannya. Karena itu tanggapan dan saran yang konstruktif dari berbagai pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan tulisan berikutnya.

Magelang, April 2004
Penulis,

JUNE EKAWATI

ABSTRACT

The city public open space (called *alun-alun*) area in downtown Magelang city, now has been grown up fast to be a mixed-use area that especially dominated of commercial and service activities with service scale covers the city and even the regional (ex *Karesidenan* Kedu). That phenomenon in this area, formerly dominated of social-religion activities, is interesting to be a research because with changes and development process, it now still reserves and even invites more users that seen at more area users with kinds of activities, occupation, destination, and motivation of arrivals in this area.

Physical changes of the area, formerly as civic space with *kadipaten* building in it, influence increasing visitors of the area. So, it needs special attention to provide public facilities like pedestrian ways that can service more society's need of social interaction. The problem is pedestrian now tends walking on side of the street or slowly ways caused by many reasons such as the condition of pedestrian ways itself that may damage or occupied by PKL and other activities like parking and so on.

The aim of this research is to investigate attribute and property preferred by pedestrian from the pattern of setting which made up and the pedestrian phenomenon by behavior theories, stressed on interaction between human and the environment, using Rationalistic Qualitative methodology. The component of setting covers : pedestrian ways as setting, pedestrian as user, attribute as quality of the relationship between setting and behavior and property as a characteristic of component quality.

Exploration data is using Behavior Mapping with two methods : Place-Centered Mapping and Person-Centered Mapping in other to get information about phenomenon of human behavior in a group that linked to spatial system in certain situation, time and place. Research data is collected in two ways : field observation and interview with some respondents to get more information in depth about this phenomenon. Furthermore, the data is analyzed using Content Analysis technic.

The product of finding research have expressed : a) Attribute which is preferred by the pedestrian of Alun-alun area in downtown Magelang city are comfortably, security, accessibility, visibility, crowdedness, and sociality, which accessibility attribute is the most expressed by the pedestrian; b) Property providing which support the attribute; c) Secondary finding that attribute of pedestrian in the area as a unity, pedestrian's motive of arrival that dominated of functional magnetism factor, and route / distance cover of walking activities which is longer because of some supporting factors of the activities.

ABSTRAK

Kawasan alun-alun yang berada di pusat Kota Magelang, saat ini telah berkembang pesat menjadi kawasan campuran yang terutama didominasi oleh aktivitas komersial dengan cakupan skala layanan kota dan bahkan regional (se eks Karesidenan Kedu). Fenomena yang terjadi di kawasan pusat kota Magelang ini menarik untuk diteliti karena peruntukan lahannya yang dahulu didominasi aktivitas sosial-keagamaan kini masih tetap bertahan dan diminati oleh masyarakat kota yang terlihat dari makin banyaknya jumlah pejalan kaki pengguna kawasan dengan beragam aktivitas, okupasi, dan tujuan kedatangannya ke kawasan ini. Masalahnya adalah saat ini pejalan kaki cenderung memilih menggunakan tepi jalan atau jalur lambat karena berbagai alasan seperti kondisi jalur pedestrian yang rusak, ditempati oleh PKL dan bahkan aktivitas lain seperti parkir.

Perubahan fisik kawasan yang pada masa lalu merupakan *civic space*, berpengaruh terhadap pertambahan jumlah pengunjung kawasan sehingga diperlukan perhatian khusus terhadap penyediaan fasilitas publik seperti jalur pejalan kaki atau *pedestrian ways* yang dapat melayani kebutuhan interaksi sosial masyarakat yang jumlahnya makin meningkat.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji atribut dan tuntutan properti dari pengguna jalur pedestrian yaitu pejalan kaki dari fenomena dan pola seting yang terbentuk dengan menggunakan teori perilaku yang penekanannya adalah pada interaksi manusia dengan lingkungannya dengan metoda penelitian Kualitatif Rasionalistik. Adapun komponen setingnya meliputi : jalur pedestrian sebagai seting, pejalan kaki sebagai pengguna, atribut yang merupakan kualitas hubungan seting dan perilaku, serta properti yang terkait dengan karakteristik dan kualitas komponen.

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan Pemetaan Perilaku (*Behavior Mapping*), yang terdiri atas *Place-Centered Mapping* dan *Person-Centered Mapping* sehingga dapat diperoleh informasi tentang fenomena perilaku kelompok individu yang dihubungkan dengan sistem ruang dalam suatu situasi, waktu dan tempat tertentu. Adapun pengambilan data penelitian dilakukan dalam dua cara, yaitu dengan observasi lapangan dan wawancara untuk mengungkap lebih dalam fenomena yang ditemukan. Data ini selanjutnya dianalisis menggunakan teknik *Content Analysis* atau analisis kesamaan isi.

Berdasarkan hasil analisis, didapatkan temuan penelitian sebagai berikut : a) Atribut dari pejalan kaki di kawasan alun-alun pusat kota Magelang adalah kenyamanan, keamanan, aksesibilitas, visibilitas, kesesakan dan sosialitas, dimana yang paling banyak diungkap oleh pejalan kaki terutama adalah atribut aksesibilitas; b) Tuntutan properti dari pejalan kaki di kawasan ini; c) Temuan sekunder yang terkait dengan atribut pejalan kaki terkait satu kesatuan kawasan, motif kedatangan yang didominasi pertimbangan faktor daya tarik fungsi dan rute atau jarak tempuh jalan kaki yang makin panjang karena adanya beberapa faktor penunjang aktivitas jalan kaki di kawasan ini.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRACT	iv
ABSTRAK	v
DAFTAR GAMBAR DAN DAFTAR TABEL	x
DAFTAR DIAGRAM DAN DAFTAR LAMPIRAN	xii
 Bab 1 : PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	6
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Lingkup Pembahasan	7
1.5. Manfaat Penelitian	7
1.6. Keaslian Penelitian	8
1.7. Sistematika Pembahasan	9
 Bab 2 : TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Konsep Pejalan Kaki dan Jalur Pedestrian	11
2.1.1. Konsep Pejalan Kaki	11
2.1.1.1 Pengertian Pedestrian	11
2.1.1.2 Kelebihan dan kekurangan Moda Jalan Kaki	13
2.1.1.3 Jenis Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan	14
2.1.1.4 Jarak Tempuh dan Faktor yang Berpengaruh	15
2.1.2. Teori Tentang Jalur Pedestrian	17
2.1.2.1 Jalur Pedestrian dalam <i>Urban Design</i>	17
2.1.2.2 Prasarana Pejalan Kaki	18
2.1.2.3 Jenis dan Karakteristik Jalur Pedestrian	20
2.1.2.4 Kenyamanan Jalur Pedestrian	22
2.1.2.5 Elemen Pendukung Jalur Pedestrian	25
2.1.2.6 Aktivitas pada Jalur Pedestrian	28
2.2. <i>Public Space</i> (Ruang Publik)	29
2.2.1. Pengertian <i>Public Space</i>	29
2.2.2. Jenis <i>Public Space</i>	30
2.2.3. Bentuk dan Fungsi <i>Public Space</i>	32
2.2.4. Kebutuhan Akan <i>Public Space</i>	34
2.2.5. Skala Layanan <i>Public Space</i>	36
2.3. Teori, Perkembangan dan Pola Pemanfaatan Lahan Kawasan Pusat Kota	37
2.3.1. Perkembangan Kawasan Alun-alun di Pusat Kota	38
2.3.1.1 Definisi Alun-alun	38
2.3.1.2 Perubahan Kawasan Alun-alun di Pusat Kota	39
2.3.1.3 Kategori Alun-alun Berdasarkan Perkembangannya	40

2.3.2. Teori Perkembangan dan Pemanfaatan Lahan Kawasan Pusat Kota	43
2.3.2.1 Teori Perkembangan Kota	43
2.3.2.2 Faktor Lokasi Kegiatan Kota	45
2.3.2.3. Faktor Gaya Sentrifugal Kota	45
2.4. Teori Perilaku Manusia dan <i>Behavior Setting</i>	50
2.4.1. Aktivitas dan Perilaku Manusia dalam Setingnya	51
2.4.1.1. Aktivitas manusia dan Sistem Seting	51
2.4.1.2. Pembentukan Perilaku Manusia	53
2.4.1.3. Interaksi Manusia dan Perilaku di Lingkungan Spasialnya	54
2.4.1.4. Perilaku Pejalan Kaki di Lingkungan Spasialnya	57
2.4.2. Respon Manusia Terhadap Lingkungan	58
2.4.2.1. Respon Terhadap Lingkungan Fisik	60
2.4.2.2. Pemahaman Lingkungan (<i>Environmental Learning</i>)	61
2.4.2.3. Kualitas Lingkungan	62
2.4.3. Proses Dasar Perilaku	63
2.4.3.1. Motivasi	63
2.4.3.2. Persepsi	64
2.4.3.3. Pemenuhan Kebutuhan Manusia	65
2.4.4. Atribut Lingkungan	65
2.4.4.1. Jenis Atribut Lingkungan	66
2.4.4.2. <i>Privacy, Territoriality, Personality</i>	70
2.4.4.3. <i>Basic Human Desire</i>	72
2.4.5. Pemetaan perilaku (<i>Behavioral Mapping</i>)	73
2.4.5.1. <i>Place-Centered Mapping</i>	74
2.4.5.2. <i>Person Centered Mapping</i>	74
2.8. <i>General Concepts</i>	75
Bab 3 : RANCANGAN PENELITIAN	
3.1. Metodologi Penelitian	80
3.1.1. Metoda Penelitian	80
3.1.1.1. Landasan Dasar dan Obyek Penelitian	81
3.1.1.2. Variabel yang Dipelajari	93
3.1.2. Bahan atau Materi Penelitian	84
3.1.3. Alat yang Digunakan Dalam Penelitian	86
3.1.4. Langkah Penelitian	86
3.2. Penentuan Populasi dan Sampel	86
3.3. Rancangan Operasional Penelitian	87
3.3.1. Variabel Penelitian	87
3.3.2. Definisi Judul	88
3.3.2.1. Definisi Konseptual	88

3.3.2.2. Definisi Operasional	89
3.3.3. Penentuan Zonasi dan Setting Penelitian	90
3.4. Cara Pengumpulan Data	93
3.5. Metoda Analisis Data	96
Bab 4 : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1. Kondisi Umum Daerah Penelitian dalam Konteks Kota	99
4.1.1 Letak Geografis dan Kependudukan	99
4.1.2 Kondisi Topografi dan Klimatologi	100
4.2. Tinjauan Kawasan Alun-alun di Pusat Kota Magelang	103
4.2.1. Kondisi Kawasan Alun-alun di Pusat Kota	103
4.2.1.1. Letak Geografis dan Administratif Kawasan Alun-alun	103
4.2.1.2. Potensi Spasial Kawasan Alun-alun dalam Konteks Kota	105
4.2.1.3. Tata Guna Lahan	107
4.2.1.4. Aksesibilitas Kawasan Alun-alun	108
4.2.1.5. Kondisi dan Elemen Fisik Kawasan Alun-alun	109
4.2.2. Tinjauan Zona 1 Jalan Alun-alun Utara	114
4.2.2.1. Letak dan Potensi Jalan Alun-alun Utara	114
4.2.2.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Jalan Alun-alun Utara	115
4.2.2.3. Karakteristik Fisik Jalur Pedestrian Jalan Alun-alun Utara	118
4.2.2.4. Karakteristik Aktivitas di Zona 1 Jalan Alun-alun Utara	122
4.2.2.5. Pencapaian dan Motif Kedatangan Pejalan Kaki	127
4.2.3. Tinjauan Zona 2 Penggal Jalan Tentara Pelajar	128
4.2.3.1. Letak dan Potensi Penggal Jalan Tentara Pelajar	128
4.2.3.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Jalan Tentara Pelajar	129
4.2.3.3. Karakteristik Fisik Jalur Pedestrian Jalan Tentara Pelajar	132
4.2.3.4. Karakteristik Aktivitas di Zona 2 Jalan Tentara Pelajar	136
4.2.3.5. Pencapaian dan Motif Kedatangan Pejalan Kaki	141
4.2.4. Tinjauan Zona 3 Jalan Alun-alun Selatan	142
4.2.4.1. Letak dan Potensi Jalan Alun-alun Selatan	142
4.2.4.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Jalan Alun-alun Selatan	143
4.2.4.3. Karakteristik Fisik Jalur Pedestrian Jl. Alun-alun Selatan	147
4.2.4.4. Karakteristik Aktivitas di Zona 3 Jalan Alun-alun Selatan	151
4.2.4.5. Pencapaian dan Motif Kedatangan Pejalan Kaki	154
4.2.5. Tinjauan Zona 4 dan 5 Penggal Jalan A. Yani	157
4.2.5.1. Letak dan Potensi Jalan A. Yani	157
4.2.5.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Jalan A. Yani	158
4.2.5.3. Karakteristik Jalur Pedestrian di Penggal Jalan A. Yani	161
4.2.5.4. Karakteristik Aktivitas di Zona 4 Jalan A. Yani	166
4.2.5.5. Karakteristik Aktivitas di Zona 5 Jalan A. Yani	171
4.2.5.6. Motif Kedatangan Pejalan Kaki di Zona 4 dan 5	177
4.3. Data dan Analisis Data	179

4.3.1.	Pengamatan dengan <i>Place-Centered Mapping</i>	179
4.3.2.	Pengamatan dengan <i>Person-Centered Mapping</i>	183
4.3.3.	Pengamatan dengan Wawancara	187
4.3.3.1	Asal (<i>Origin</i>) dan Tujuan (<i>Destination</i>) Pejalan Kaki	187
4.3.3.2	Aktivitas Jalan Kaki Responden	190
4.3.3.3	Jalur Sirkulasi Yang Dipilih Pejalan Kaki	191
4.3.3.4	Aktivitas yang Dilakukan Pejalan Kaki	196
4.3.3.5	Jalur Pedestrian Yang Diinginkan Pejalan Kaki	198
4.3.4	Analisis Atribut dan Tuntutan Properti pejalan Kaki	207
4.3.5	Analisis Hubungan dan Ciri Aktivitas Antar Zona Terhadap Konfigurasi dan Pola Seting Kawasan	228
4.3.6	Analisis Motif Kedatangan Pejalan Kaki Terkait Perkembangan Kawasan Pusat Kota Magelang	234
4.3.7	Analisis Aktivitas Berjalan Kaki di Kawasan Alun-alun Pusat Kota Magelang	237
4.4.	Pembahasan	240
4.4.1	Pembahasan Mengenai Atribut dan Tuntutan Properti Pejalan Kaki di Kawasan Alun-alun Pusat Kota Magelang	240
4.4.2	Pembahasan Keterkaitan Hubungan Antar Zona Terhadap Konfigurasi dan Pola Seting Kawasan	251
4.4.3.	Pembahasan Motif Kedatangan Pejalan Kaki Terkait Perkembangan Kawasan Pusat Kota Magelang	255
4.4.4	Pembahasan terhadap Aktivitas Berjalan Kaki di Kawasan Alun-alun Pusat Kota Magelang	258
Bab 6 : KESIMPULAN DAN REKOMENDASI		
6.1.	Kesimpulan	261
6.2.	Rekomendasi	264
DAFTAR KEPUSTAKAAN		266
LAMPIRAN		268

DAFTAR GAMBAR

Gbr 2.1.1.	: Contoh salah satu skyway di Minneapolis	19
Gbr 2.1.2.	: Contoh mall di Kota Hutorget, Stockholm, Swedia	20
Gbr 2.1.3	: Standar Dimensi Jalur Pedestrian	23
Gbr 2.2.1	: Sitting Group di bawah pohon pada suatu Jalur Pedestrian	35
Gbr 2.2.2	: Jalur Pedestrian yang proporsional	35
Gbr 2.3.1.	: Pola Spasial Alun-alun menurut Tillema	42
Gbr 2.4.1	: Karakter Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki	58
Gbr 2.4.2	: Kegiatan Pejalan Kaki	59
Gbr 2.4.3	: Contoh Place-Centered Mapping	75
Gbr 2.4.3	: Contoh Person-Centered Mapping	76
Gbr 3.1.1.	: Lokasi Penelitian	83
Gbr 3.3.1	: Peta Pembagian Zona dan Seting Pengamatan	94
Gbr 4.1.1.	: Peta Kotamadya Daerah Tingkat II Magelang	101
Gbr 4.2.1	: Peta Pembagian Wilayah Kota Kotamadya Magelang	103
Gbr 4.2.2	: Peta Kawasan Alun-alun Kota Magelang	104
Gbr 4.2.3	: Bangunan Bersejarah di Sekitar Alun-alun yang menjadi Tujuan Pejalan Kaki	106
Gbr 4.2.4	: Pola Tata Guna Lahan di Kawasan Alun-alun	107
Gbr 4.2.5	: Akses-akses Regional Dari dan Ke Arah Kawasan	108
Gbr 4.2.6	: Peta Jalan Alun-alun Utara	115
Gbr 4.2.7	: Kondisi Bangunan dan Suasana Jl. Alun-alun Utara	116
Gbr 4.2.8	: Potongan Seting A Jl. Alun-alun Utara	119
Gbr 4.2.9	: Potongan Seting B Jl. Alun-alun Utara	119
Gbr 4.2.10	: Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Jl. Alun-alun Utara	121
Gbr 4.2.11	: Peta Penggal Jalan Tentara Pelajar	128
Gbr 4.2.12	: Kondisi Bangunan dan Suasana Penggal Jl. Tentara Pelajar	130
Gbr 4.2.13	: Potongan Seting C Penggal Jl. Tentara Pelajar	133
Gbr 4.2.14	: Potongan Seting D Penggal Jl. Tentara Pelajar	133
Gbr 4.2.15	: Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Jl. Tentara Pelajar	135
Gbr 4.2.16	: Peta Jalan Alun-alun Selatan	143
Gbr 4.2.17	: Kondisi Bangunan dan Suasana Jl. Alun-alun Selatan	145
Gbr 4.2.18	: Potongan Seting E Jl. Alun-alun Selatan	147
Gbr 4.2.19	: Potongan Seting F Jl. Alun-alun Selatan	148
Gbr 4.2.20	: Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Jl. Alun-alun Selatan	150
Gbr 4.2.21	: Peta Penggal Jalan A. Yani	157
Gbr 4.2.22	: Kondisi Bangunan Fisik di Penggal Jl. A. Yani	159
Gbr 4.2.23	: Potongan Seting G & K Penggal Jl. A. Yani	162
Gbr 4.2.24	: Potongan Seting H & J Penggal Jl. A. Yani	162
Gbr 4.2.25	: Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Zona 4 Jl. A. Yani	164
Gbr 4.2.25	: Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Zona 5 Jl. A. Yani	165
Gbr 4.3.1	: Tempat Spesifik yang Diminati Pejalan Kaki	182
Gbr 4.3.2	: Daerah Peralihan pada Zona 1 (Jalan Alun-alun Utara)	201
Gbr 4.3.3	: <i>Circulation Pattern</i> Zona 1	203

Gbr 4.3.4	: Potongan dan Detil Zona 1	204
Gbr 4.3.5	: Angkutan Kota Berhenti di sisi kanan dan pejalan kaki masuk alun-alun untuk memenuhi atribut aksesibilitas	207
Gbr 4.3.6	: <i>Circulation Pattern</i> Zona 2	209
Gbr 4.3.7	: Potongan dan Detil Zona 2	210
Gbr 4.3.8	: <i>Circulation Pattern</i> Zona 3	214
Gbr 4.3.9	: Pejalan kaki berjalan berkelompok di jalur lambat Jl. A. Yani	217
Gbr 4.3.10	: Pandangan pejalan kaki dari jalur pedestrian tepi alun-alun dan Dekat pembatas jalur untuk memenuhi atribut visibilitas	217
Gbr 4.3.11	: Potongan dan Detil Zona 4	219
Gbr 4.3.12	: Potongan Zona 5	220
Gbr 4.3.13	: Detil Zona 5	221
Gbr 4.3.14	: <i>Circulation Pattern</i> Zona 4 dan 5	222
Gbr 4.3.15	: Ciri Aktivitas Masing-masing Zona dan Atribut Pejalan Kaki Dalam Satu Kesatuan Kawasan	233
Gbr 4.3.15	: Rute Pejalan Kaki di Sekitar Kawasan Alun-alun Kota Magelang	239

DAFTAR TABEL

Tabel 4.3.1	: Tempat Spesifik yang Diminati Pejalan Kaki	181
Tabel 4.3.2	: Aktivitas dan Perilaku Pejalan Kaki	185
Tabel 4.3.3	: Pergerakan Pejalan Kaki di Kawasan Alun-alun	186
Tabel 4.3.4	: Usia Responden	187
Tabel 4.3.5	: Asal Responden	188
Tabel 4.3.6	: Tujuan Pejalan Kaki	188
Tabel 4.3.7	: Moda kedatangan Pejalan Kaki	190
Tabel 4.3.8	: Jarak Tempuh Berjalan Kaki	190
Tabel 4.3.9	: Alasan Beraktivitas di Jalur Yang Dilewati	191
Tabel 4.3.10	: Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki	191
Tabel 4.3.11	: Aktivitas Utama yang Ingin Dilakukan Pejalan Kaki	196
Tabel 4.3.12	: Aktivitas Lanjutan yang Ingin Dilakukan pejalan Kaki	197
Tabel 4.3.13	: Tanggapan Tentang Bangku Duduk	199
Tabel 4.3.14	: Tanggapan Tentang Tempat Pemberhentian Kendaraan	199
Tabel 4.3.15	: Temuan Penelitian di Zona 1 Jl. Alun-alun Utara	205
Tabel 4.3.16	: Temuan Penelitian di Zona 2 Penggal Jl. Tentara Pelajar	211
Tabel 4.3.17	: Temuan Penelitian di Zona 3 Jl. Alun-alun Selatan	215
Tabel 4.3.18	: Temuan Penelitian di Zona 4 Penggal Jl. A. Yani	223
Tabel 4.3.19	: Temuan Penelitian di Zona 5 Penggal Jl. A. Yani	223

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1.	: Pola Pikir Penelitian	10
Diagram 2.3.1	: Elemen Pemanfaatan Tanah	43
Diagram 2.4.1.	: Hubungan Antara Budaya, Perilaku, Sistem Aktivitas dan Sistem Seting	53
Diagram 2.4.2	: Proses Aktivitas Pejalan Kaki	60
Diagram 2.4.3	: Model Pemahaman Lingkungan	61
Diagram 2.4.4	: Proses Dasar Perilaku Seseorang	63
Diagram 2.4.5	: Model Sistem Lingkungan Perilaku	67
Diagram 2.4.6	: Model Tempat / Ruang	71
Diagram 2.4.7	: Landasan Teori Pendukung	80
Diagram 3.1	: Proses Kegiatan Penelitian	100
Diagram 4.2.1	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting A Zona 1	124
Diagram 4.2.2	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting B Zona 1	126
Diagram 4.2.3	: Pencapaian Pejalan Kaki ke Tujuan Jl. Alun-alun Utara	127
Diagram 4.2.4	: Motif Kedatangan Responden di Zona 1	128
Diagram 4.2.5	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting C Zona 2	138
Diagram 4.2.6	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting D Zona 2	140
Diagram 4.2.7	: Pencapaian Pejalan Kaki ke Tujuan Jl. Tentara Pelajar	141
Diagram 4.2.8	: Motif Kedatangan Responden di Zona 2	142
Diagram 4.2.9	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting E Zona 3	152
Diagram 4.2.10	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting F Zona 3	154
Diagram 4.2.11	: Pencapaian Pejalan Kaki ke Tujuan Jl. Alun-alun Selatan	156
Diagram 4.2.12	: Motif Kedatangan Responden di Zona 3	156
Diagram 4.2.13	: Pencapaian Pejalan Kaki ke Tujuan Jl. A. Yani	166
Diagram 4.2.14	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting G Zona 4	168
Diagram 4.2.15	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting H Zona 4	170
Diagram 4.2.16	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting I Zona 5	172
Diagram 4.2.17	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting J Zona 5	174
Diagram 4.2.18	: Aktivitas Pejalan Kaki pada Seting K Zona 5	176
Diagram 4.2.19	: Motif Kedatangan Responden di Zona 4	177
Diagram 4.2.12	: Motif Kedatangan Responden di Zona 5	177

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	: Hasil Pengamatan Person-centered Mapping	258
Lampiran 2	: Tabulasi Aktivitas Responden	282
Lampiran 3	: Daftar Pertanyaan Responden	286
Lampiran 4	: Tabel Data Responden	290

Bab 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Kota pada dasarnya merupakan hasil bentukan fisik (*physical spatial entity*) atau kumpulan elemen-elemen kota yang konkrit dalam skala besar yang tumbuh dan berkembang terakumulasi dari waktu ke waktu membentuk kesatuan fungsi dan bentuk yang dinamik (Aldo Rossi, 1982), dimana dinamika kota dapat terlihat dari indikator perkembangan fungsi dan bentuk fisiknya, suatu perwujudan dari realitas perkembangan fungsi kegiatan peradaban budaya masyarakat kota.

Dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, kota juga merupakan satu kesatuan lingkungan perilaku yang kompleks karena sekaligus mencakup skala lingkungan perilaku, yaitu mikro, meso, serta makro (Haryadi, B.Setiawan, 1996). Ini berarti bahwa perencanaan dan perancangan kota tidak hanya ditujukan untuk lebih mengefisienkan sistem ekonomi kota, terutama dengan meningkatkan sistem akses ke dan dari kota, serta mengabaikan kenyataan bahwa kota merupakan sistem seting dari sekumpulan individu yang sangat beragam preferensi dan aspirasinya, tetapi juga harus mengintegrasikan dimensi kultur dan perilaku masyarakatnya, dimana hal ini dapat mengurangi kesenjangan antara penduduk dengan perencana dan pengelola kotanya.

Seiring dengan berkembangnya waktu, ilmu pengetahuan dan teknologi, dewasa ini aktivitas ekonomi telah lebih banyak menjadi faktor determinan dalam perkembangan

dan pertumbuhan kota di Indonesia. Pembangunan di bidang ekonomi dengan berbagai manfaat dan dampaknya dalam kehidupan kota, nampaknya akan terus menjadi indikator dominan bagi keberhasilan pembangunan kota. Duncan Sim (1982:103-104) mengemukakan bahwa perubahan suatu kawasan pusat kota dapat ditandai dari pola kegiatan kota tersebut, baik terpecah maupun terpusat, yang dapat dilihat dari perubahan ataupun pertumbuhan kawasan pusat komersial. Perubahan tidak hanya dipengaruhi oleh lokasi, kekhasan pusat kota, dan keterlibatan pelaku bisnis, tetapi juga kecenderungan masyarakat, serta peranan pengelola kota.

Magelang sebagai kota pemerintahan dan kota militer yang berada pada perlintasan jaringan hubungan antar dua kota besar di Indonesia, yaitu Semarang dan Yogyakarta, cukup menarik dan memiliki keunikan untuk diteliti karena banyak menyimpan peninggalan sejarah perencanaan dan perancangan kota di masa lampau yang tercermin pada pola struktur dan morfologi kotanya. Hal ini terlihat jelas pada pola spasial pusat kota terutama di kawasan sekitar alun-alun kota, dimana terdapat beberapa elemen fisik bersejarah dalam perkembangan kota Magelang. Elemen tersebut antara lain adalah alun-alun, mesjid yang sudah dibangun sejak tahun 1810, gereja protestan, gereja katolik, klenteng, kantor pos, menara air minum yang dibangun pada tahun 1920, dan kantor Mapolresta yang dulu merupakan Sekclah Pamong Praja atau MOSVIA pada masa kolonial Belanda.

Jika pada kota tradisional dan konsep pra-kolonial pusat kota ditandai dengan keberadaan alun-alun yang difungsikan sebagai pusat pemerintahan, upacara keagamaan, dan pusat kegiatan militer, maka seiring perkembangan sosial, budaya dan ekonomi

masyarakat, kawasan sekitar alun-alun Kota Magelang kini telah berkembang sebagai kawasan campuran, yang apabila dilihat dalam konteks kota, maka kawasan tersebut hingga saat ini masih memiliki peran yang sangat penting. Sebagai bagian dari kawasan pusat kota, akumulasi aktivitas di bidang perdagangan barang dan jasa memiliki tingkat frekuensi dan jasa layanan sebagai *Central Business District* yang tinggi, yaitu mencakup kawasan yang sangat luas (skala *urban*) dan bahkan mencapai skala regional. Hal ini memiliki konsekuensi berupa terakumulasinya aktivitas serta moda transportasi di kawasan ini, yang memunculkan suatu aktivitas dan perilaku manusia, terutama pejalan kaki dengan berbagai kepentingan. Dari sini, muncul pula aktivitas yang terkait dengan permasalahan *urban design* seperti ruang parkir, sirkulasi kendaraan, maupun pergerakan manusia dengan segala atributnya yang juga perlu diwadahi.

Faktor pendorongnya antara lain karena lokasinya yang strategis di kawasan yang padat penduduk, adanya aksesibilitas atau kemudahan pencapaian yang tinggi dengan adanya jaringan dan sistem sirkulasi kota, pendapatan perkapita masyarakat yang makin meningkat, dari fasilitas lain yang menunjang. Perkembangan *Public Space* di kawasan pusat kota Magelang diawali dengan berdirinya pusat-pusat perbelanjaan dan jasa di Timur alun-alun, yaitu Gardena, Matahari dan Magelang/Tidar Theatre yang dibangun di atas lahan bekas Losmen Lotze yang bersejarah. Kemudian berdiri pula gedung BCA dan Telkom yang masing-masing menempati lahan bekas Kadipaten Magelang dan Kamar Bola pada masa kolonial Belanda. Disamping itu banyak pula warung dan toko kecil baru yang berdiri di kanan-kiri mesjid, serta tenda-tenda pedagang kaki lima yang sebagian besar berdagang makanan dan memadati jalur pedestrian di kawasan alun-alun seiring dengan kebijakan yang diambil untuk kawasan pusat kota sebagai kawasan komersial.

Upaya meningkatkan aktivitas komersial dengan menempatkan bangunan pusat perbelanjaan di pusat kota memberi dampak terhadap fungsi *public space* seperti jalur pedestrian di kawasan alun-alun. Fungsi alun-alun yang dahulu hanya menjadi pusat pemerintahan dan keagamaan, saat ini telah menjadi pusat aktivitas masyarakat kota yang merupakan fungsi inhabitasi kawasan. Sedangkan jalur pedestrian sebagai *public space* yang ada di kawasan ini telah menjadi lahan yang mengundang *public interest* untuk mengembangkan aktivitas lain yang menjadi *activity support* (aktivitas pendukung) fungsi kawasan. Perubahan ini juga mempengaruhi perilaku pengguna jalur pedestrian di kawasan alun-alun, dimana dalam pengertian umum jalur ini merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi pejalan kaki yang terpisah dari kendaraan.

Rapoport (1977) mengemukakan bahwa lingkungan jalur pedestrian selama mempunyai fungsi sebagai ruang sirkulasi, juga memiliki daya tampung terhadap munculnya aktivitas lain yang senantiasa berada di situ. Kemunculan aktivitas tersebut tidak selalu merupakan hal negatif karena berjalan kaki juga membutuhkan rangsangan fisik maupun visual untuk menjaga perasaan gembira agar tidak cepat merasa lelah karena bosan (Utermann, 1987).

Namun dengan semakin beragamnya fungsi kawasan dan *urban public space* di kawasan ini yang mampu menyedot kedatangan penduduk kota, timbul suatu kekhawatiran akan hilangnya wadah bagi aktivitas sosial-budaya tersebut di masa mendatang mengingat kecenderungan perkembangan sektor ekonomi, baik yang formal maupun informal, ternyata makin meluas. Perubahan fungsi *public space* (dalam hal ini jalur pedestrian) menjadi *private space* menunjukkan adanya tarik-menarik kepentingan dan kurangnya aspek pengendalian dari pengelola kota terhadap fenomena yang ada. Sebagai bagian

dari moda sistem transportasi perkotaan, moda berjalan kaki membutuhkan keterpaduan dengan sistem jaringan jalan sehingga juga terjalin hubungan dengan prasarana transportasi lain seperti parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum dan sebagainya. Akibat pemanfaatan ruang sirkulasi pejalan kaki oleh aktivitas lain seperti pedagang kaki lima dan pemanfaatan tepi jalan sebagai lokasi parkir, bahkan tempat mangkal angkutan kota, maka banyak pengguna pejalan kaki di kawasan alun-alun kota ini enggan bergerak di jalur pedestrian yang telah disediakan, tapi lebih memilih menggunakan bagian tepi jalan yang sebenarnya merupakan ruang sirkulasi khusus kendaraan.

Kondisi fisik dan spasial jalur pedestrian di kawasan alun-alun Kota Magelang yang terkait dengan segala properti yang ada, mengakibatkan timbulnya fenomena perilaku pejalan kaki yang pada beberapa bagian memilih berjalan kaki menuju lokasi belanja atau jasa yang diinginkan. Namun karena kondisi yang ada, termasuk karena adanya kepadatan aktivitas di deretan tenda pedagang kaki lima dan parkir kendaraan, akhirnya pengguna pejalan kaki enggan untuk terus bergerak di jalur pejalan kaki yang ada. Kondisi yang berbeda pada masing-masing seting aktivitas pada jalur pedestrian di kawasan alun-alun ini sangat unik dan ternyata mengakibatkan perbedaan preferensi dan kecenderungan dari pejalan kaki untuk berjalan di ruang yang telah disediakan.

Bagi peneliti, fenomena yang terjadi di sini cukup menarik dan penting untuk diamati dengan pendekatan pengamatan terhadap interaksi manusia dengan ruang yang mewadahnya dengan penekanan pada karakter dan kecenderungan perilaku pengguna pejalan kaki pada seting jalur pedestrian sebagai *public space* di kawasan alun-alun Kota Magelang tersebut dengan dasar-dasar teori yang ada. Seperti halnya yang telah dikemukakan oleh Weisman (1981) bahwa komponen seting meliputi : tempat, pemakai (dalam

hal ini pengguna jalur pedestrian) dan atribut (kualitas hubungan antara perilaku dan setingnya), demikian pula dengan karakter atau kualitas komponen tersebut (diistilahkan sebagai properti) yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas suatu aktivitas.

1.2. PERUMUSAN MASALAH

Kawasan alun-alun di pusat kota merupakan kawasan bersejarah dalam perkembangan Kota Magelang. Namun kini kawasan tersebut telah menjadi suatu kawasan campuran dengan berkembangnya elemen fisik baru untuk menampung kebutuhan aktivitas lain yang cenderung makin meluas. Perkembangan tersebut diiringi munculnya fenomena tarik-menarik kepentingan antar pengguna *public space* jalur pedestrian (terutama antar pejalan kaki dan pengguna lain) yang berdampak terhadap penggunaan jalur pedestrian di kawasan alun-alun kota, sehingga timbul kesenjangan antara fungsi ideal dan faktual. Terkait dengan aktivitas pengguna serta kondisi yang ada tersebut, maka permasalahan yang diangkat dan menjadi *domain* dari penelitian ini adalah :

Bagaimana atribut (fenomena perilaku) dan tuntutan properti dari pengguna Jalur Pedestrian sebagai *public space* terhadap kondisi seting spasial pada kawasan alun-alun di pusat Kota Magelang ?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan penelitian ini adalah ingin mengkaji atribut (fenomena perilaku) sekaligus tuntutan properti dari pengguna (terutama pejalan kaki) jalur pedestrian sebagai

public space terhadap kondisi seting di kawasan alun-alun yang berada pada pusat kota Magelang berdasarkan perilaku pejalan kaki sehingga dapat diperoleh pola perilaku spasial penggunaanya di seting *public space* jalur pedestrian dalam dimensi sosial dan kultural.

1.4. LINGKUP PEMBAHASAN

- a. Lingkup penelitian ini berupaya mengidentifikasi perilaku yang timbul dari pengguna (terutama pejalan kaki) akibat gejala yang disebabkan oleh perubahan fungsi jalur pedestrian yang berada pada kawasan alun-alun di pusat kota;
- b. Batasan ruang kota yang menjadi wilayah penelitian adalah *public space* jalur pedestrian di kawasan alun-alun Kota Magelang – Jawa Tengah yang merupakan lokasi strategis bagi penduduk kota Magelang dan sekitarnya karena keberadaan beragam aktivitas kawasan yang memiliki skala layanan sangat luas hingga mencakup regional.

1.5. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat yang dapat diambil dari hasil penelitian ini adalah :

1. Secara Teoretis, diharapkan dapat memberi masukan terhadap pengembangan ilmu *Urban Design* tentang atribut dan tuntutan properti dari pengguna kawasan, terutama pejalan kaki sehubungan dengan perubahan fungsi *public space* di kawasan alun-alun dalam kaitannya dengan struktur kota dan kondisi spasialnya, yang hasilnya dapat digunakan sebagai acuan strategi pengembangan lingkungan untuk mewadahi

kebutuhan aktivitas penggunaanya, baik secara fisik maupun aspek lain yang berupa minat dan makna sesuai budaya penggunaanya.

2. Manfaat praktis yang dapat diperoleh adalah memberi masukan bagi penentu kebijakan (dalam hal ini pihak pemerintah dan DPRD kota) dalam penyusunan rencana pengembangan dan penataan jalur pedestrian sebagai *public space* di kawasan alun-alun pusat kota dengan memperhatikan kebutuhan pejalan kaki;
3. Penelitian dengan pendekatan perilaku ini diharapkan juga dapat memberikan gambaran mengenai dimensi sistem sosio-kultural dan peran individu masyarakat khususnya pejalan kaki (*human agency*) yang perlu diperhatikan untuk dapat menjadi acuan dalam upaya perencanaan dan perancangan fasilitas publik yang lebih optimal.

1.6. KEASLIAN PENELITIAN

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya mengenai ruang publik di kawasan alun-alun antara lain :

1. Dian Andriani (1998) berjudul Pengaruh Kegiatan Perdagangan Terhadap Ruang Terbuka di Pusat Kota dengan studi kasus Alun-alun Kotamadya Malang yang menggunakan metoda pengamatan perilaku dan analisis Cross-tab, dalam kesimpulannya disebutkan bahwa terdapat hubungan saling mempengaruhi antara faktor lokasi kawasan terhadap perkembangan kawasan tersebut.
2. Esti Yulitriani T.(2002) berjudul Fungsi Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Semarang pada Malam Hari Ditinjau dari Aspek Kenyamanan dan Visibilitas Pengguna, menggunakan metoda Fenomenologi Rasionalistik dengan kesimpulan fungsi jalur pedestrian di Simpang Lima tidak mengakomodasi aktivitas pejalan kaki pada malam hari

3. Yudha B. Diliawan (2003) berjudul Jalur Pedestrian pada Sentra Perdagangan Elektronik dan Onderdil Kendaraan Ditinjau dari Perilaku Pengguna pada Koridor Jalan MT.Haryono Semarang. Temuannya adalah atribut keamanan lebih diminati dan pola seting yang terbentuk sesuai dengan karakter masing-masing segmen

Penelitian yang dilakukan oleh penulis ingin mengungkap fungsi jalur pedestrian di kawasan pusat kota ditinjau dari atribut penggunaanya (terutama pejalan kaki) dengan studi kasus kawasan alun-alun Kotamadya Magelang dengan Metoda Kualitatif Rasionalistik. Fenomenanya memiliki kesamaan dengan penelitian serupa (poin 1 dan 2) dengan metodologi yang juga memiliki kesamaan dengan penelitian pada poin 3, namun karena lokasinya berbeda maka berbeda pula responden, aktivitas dan kecenderungan perilaku dari penggunaanya.

1.7. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Secara garis besar, sistematika pembahasan penelitian adalah sebagai berikut :

Bab Pertama, merupakan Pendahuluan yang meliputi latar belakang pentingnya dilakukan penelitian terhadap jalur pedestrian di pusat Kota Magelang dengan pendekatan perilaku, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, lingkup penelitian, keaslian penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab Kedua, merupakan Tinjauan Pustaka yang menguraikan beberapa teori pendukung dalam penelitian ini yaitu yang berkaitan dengan aktivitas jalan kaki, jalur pedestrian sebagai ruang publik dengan segala kelengkapan, karakteristik dan

aktivitasnya, teori perilaku, teori perkembangan dan pemanfaatan lahan kawasan pusat kota, serta landasan teori atau *grand concepts*.

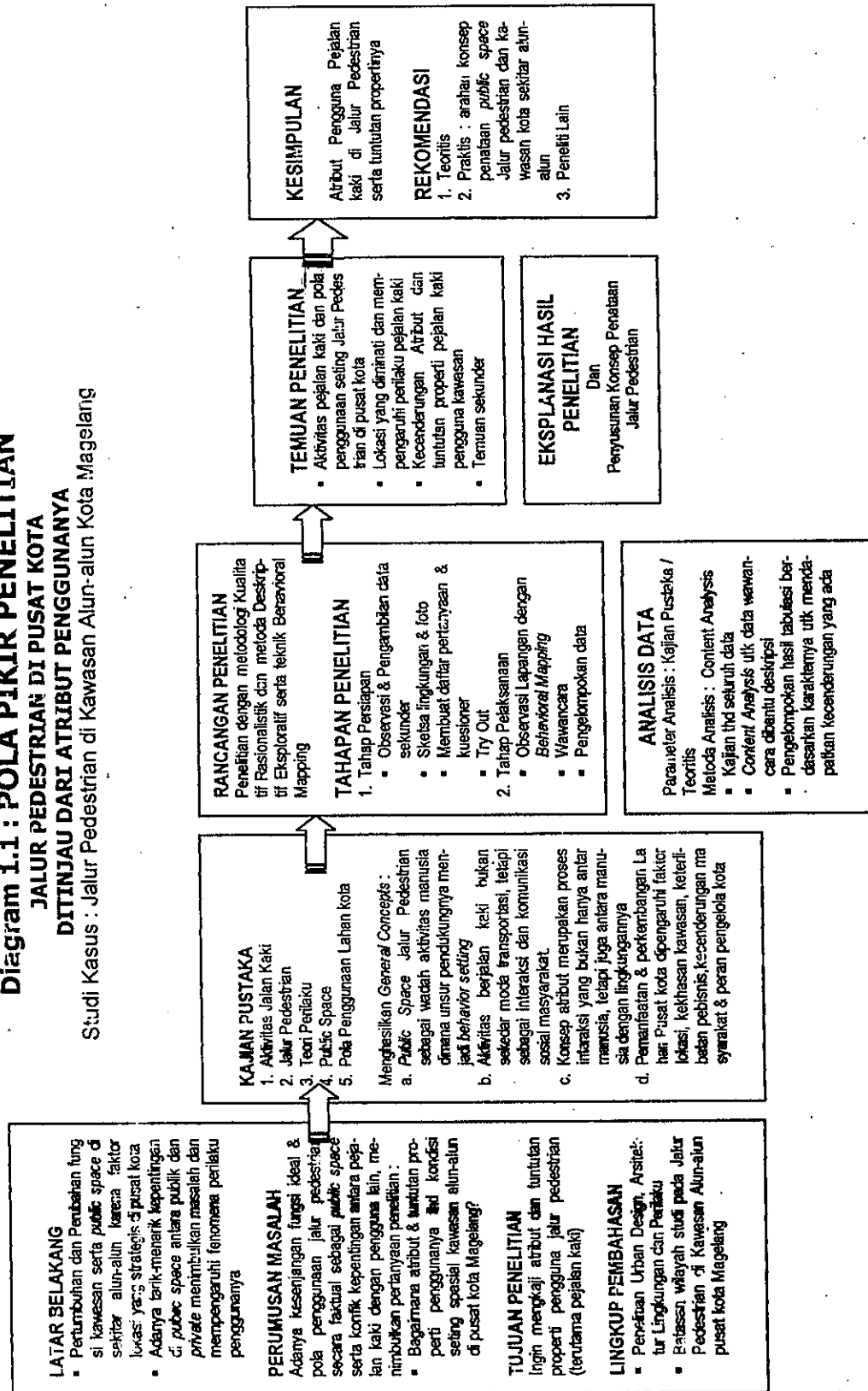
Bab Ketiga, yang menguraikan tentang Rancangan Penelitian meliputi metoda dan metodologi penelitian terkait dengan pedoman proses penelitian, variabel yang dipelajari, zonasi wilayah penelitian dan analisis penelitian.

Bab Kelima, merupakan Kesimpulan dan Rekomendasi yang memaparkan tuntutan kebutuhan pejalan kaki yang dikaitkan dengan hasil penelitian, temuan dan pembahasan dari penelitian yang dilakukan terhadap pengguna (pejalan kaki) di jalur pedestrian yang berada di pusat Kota Magelang – Jawa Tengah.

Diagram 1.1 : POLA PIKIR PENELITIAN

JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNANYA

Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kota Magelang



Bab 2

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan Pustaka yang akan diuraikan pada bagian ini merupakan upaya mengenali masalah penelitian tentang **Jalur Pedestrian di Pusat Kota Ditinjau dari Atribut Penggunaanya** (Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kota Magelang) melalui teori-teori yang pernah diterbitkan maupun penelitian yang pernah dilakukan peneliti lain terutama yang berkaitan dengan tema penelitian ini. Adapun kegunaan dari teori tersebut adalah sebagai instrumen sekaligus koridor yang menjembatani antara permasalahan penelitian dengan tujuan yang ingin dicapai sehingga dapat memudahkan peneliti dalam menentukan variabel atau data lapangan yang diukur secara kuantitatif dan selanjutnya dianalisis secara kualitatif.

Lingkup kajian teoritis ini meliputi teori-teori dari disiplin ilmu Arsitektur, Perancangan Kota (*Urban Design*) dan disiplin ilmu Psikologi Lingkungan (terutama mengenai perilaku manusia) yang akan digunakan dalam memahami keterkaitan antara perilaku pengguna kawasan dengan properti yang ada berupa kondisi spasial jalur pedestrian di kawasan Alun-alun Kota Magelang.

2.1. KONSEP PEJALAN KAKI DAN JALUR PEDESTRIAN

2.1.1. Konsep Pejalan Kaki

2.1.1.1. Pengertian *Pedestrian*

Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota yang dapat menjadi alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka dalam aktivitas komersial dan

kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan lainnya, dan dengan berjalan kaki maka kota dapat menjadi lebih manusiawi. **Amos Rapoport** (1977) mengatakan bahwa kelebihan berjalan kaki adalah dapat dilakukan dengan kecepatan rendah sehingga akan menguntungkan karena orang dapat mengamati lingkungan di sekitarnya. Sedangkan **Gideon Geofani** (1977, dalam YB. Diliawan, 2003) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan lainnya, terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan pemukiman.

Pedestrian berasal dari Bahasa Yunani '*pedos*' yang berarti kaki, sehingga *Pedestrian* dapat diartikan sebagai pejalan kaki. Sedangkan *jalan* yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Dengan demikian maka *Pedestrian* mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki (Tri Rochadi dkk, 1991). Pejalan kaki dalam melakukan kegiatan dari satu tempat ke tempat lainnya adalah dengan berjalan kaki dengan kedua kakinya sebagai sarana transportasi.

Rubenstein (1987) menguraikan tujuan manusia berjalan kaki sebagai berikut :

- a. Berjalan kaki untuk perjalanan fungsional, misalnya ke tempat kerja. Jalur pejalan kaki dirancang untuk tujuan tertentu seperti melakukan perjalanan bisnis, makan/minum dan pergi-pulang ke tempat kerja.
- b. Berjalan kaki untuk perjalanan yang tidak terikat waktu, misalnya berbelanja. Karena perjalanannya dapat dilakukan dengan santai dan kecepatan lebih rendah daripada

perjalanan fungsional, maka jarak rata-ratanya lebih panjang dan sering tanpa disadari daya tarik kawasan membuat perjalanan yang ditempuh jadi lebih panjang.

- c. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi yang dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai. Untuk mewadahi kegiatan ini, diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti : fasilitas tempat duduk, lampu penerangan, bak bunga, dan lain-lain untuk tempat berkumpul, bercakap-cakap dan menikmati pemandangan di sekitarnya yang memerlukan ruang terbuka.

2.1.1.2. Kelebihan dan Kekurangan Moda Jalan Kaki

Syaifudin (1988, dalam YB. Diliawan, 2003) menyadari bahwa moda berjalan kaki memiliki keterbatasan karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan. Sebagai moda angkutan, berjalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan penggunaan moda angkutan yang lain. Sedang sebagai bagian dari sistem transportasi kota, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sistem transportasi perkotaan sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan berbagai moda transportasi lainnya, dan dengan fasilitas pendukung transportasi seperti tempat parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum, dan lain-lain.

Kelebihan berjalan kaki menurut Spreiregen (1965) yaitu dengan berjalan kaki, pejalan kaki dapat bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok, dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan sekitarnya sehingga berjalan kaki bukan hanya sekedar moda transportasi, tetapi dapat menjadi media interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota.

Dari uraian di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa kelebihan dan kekurangan dari kegiatan berjalan kaki dibandingkan dengan moda angkutan lainnya berikut ini :

1. Dapat terus-menerus tersedia karena sarana angkutan yang digunakan adalah kaki;
2. Waktu dan rute perjalanan lebih fleksibel karena dapat disesuaikan dengan keinginan;
3. Mampu mengantarkan pejalan kaki hingga tepat ke tujuan yang hendak dicapai;
4. Mudah dilakukan dan lebih ekonomis karena tidak memerlukan biaya;
5. Sangat memungkinkan bagi aktivitas-aktivitas yang memerlukan kontak langsung;
6. Namun, memiliki keterbatasan terhadap jarak tempuh, gangguan cuaca dan lalu lintas kendaraan lain.

2.1.1.3. Jenis Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan

Menurut jenis sarana perjalanan pejalan kaki, Rubenstein (1987) mengemukakan empat kategori pejalan kaki, yaitu :

1. Pejalan Kaki Penuh, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal hingga tujuan, antara lain karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi yang lebih mudah dilakukan dengan berjalan kaki.
2. Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Umum, yaitu mereka yang berjalan kaki sebagai moda antara dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum, atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.

3. Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Pribadi dan Kendaraan Umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.
4. Pejalan Kaki Pemakai Kendaraan Pribadi Penuh, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ke tujuan yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

2.1.1.4. Jarak Tempuh dan Faktor yang Berpengaruh

Jarak tempuh yang dapat dicapai oleh masing-masing pejalan kaki dalam melakukan aktivitas berjalan kaki dapat berbeda-beda, diantaranya tergantung pada kebiasaan pelaku dan faktor-faktor lain yang berpengaruh. Spreiregen (1965) dalam hal ini mengatakan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatannya rendah sekitar 3-4 Km/jam dan daya jangkanya sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik pelaku.

Selanjutnya Utermann (1984) mengemukakan faktor-faktor penting yang berpengaruh terhadap jarak tempuh seseorang dalam berjalan kaki sebagai berikut :

1. Waktu, berhubungan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki.

Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu berekreasi mempunyai jarak yang relatif jauh. Sedangkan waktu berbelanja kadang-kadang dapat dilakukan selama dua jam yaitu sejauh dua mil tanpa disadari sepenuhnya.

Jarak tempuh berjalan kaki masih dianggap menyenangkan sampai dengan 455 meter, tetapi bila lebih dari 455 meter, orang akan berpikir untuk memilih moda lain.

2. Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang buruk akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Indonesia yang cuacanya sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki.

Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia ± 400 meter (Kompas, 4 April 1989, dalam YB. Diliawan, 2003) sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang, orang berjalan kaki dengan nyaman bila menempuh jarak tidak lebih dari 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil berekreasi, faktor kenyamanan berjalan berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

3. Ketersediaan Kendaraan Bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda pengantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatannya akan mendorong orang berjalan lebih jauh dibandingkan bila fasilitas ini tidak tersedia secara merata. Faktor lain yang mempengaruhi adalah penyediaan fasilitas penunjang transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebarannya, serta pola penggunaan lahan campuran.

4. Pola Tata Guna Tanah

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed-use*) seperti banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding

perjalanan dengan kendaraan bermotor karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat. Sebagai gambaran, orang Eropa lebih terdorong untuk berjalan kaki dengan jangkauan jarak yang lebih jauh dibandingkan dengan orang Amerika karena kecenderungan kota-kota di Eropa yang menggunakan pola lahan campuran (Utermann, 1984:24).

Berjalan kaki di pusat kota (kawasan perbelanjaan terasa masih menyenangkan dengan jarak 500 meter), lebih dari jarak tersebut diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah orang berjalan (misalnya dengan penyediaan tempat duduk, kios/café makanan / minuman ringan, dsb). Selain itu adanya aktivitas lain seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas berjalan kaki dan adanya aktivitas campuran akan lebih menarik orang berjalan kaki.

2.4.2. Teori Tentang Jalur Pedestrian

2.4.2.1. Jalur Pedestrian dalam *Urban Design*

Dalam melakukan aktivitasnya, pejalan kaki membutuhkan suatu sarana berjalan kaki yang dikenal dengan sebutan jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian. Jalur pedestrian ini menurut Hamid Shirvani (1985:31) adalah elemen yang esensial dalam *urban design*, dan bukan hanya menjadi bagian dari program beautifikasi. Lebih dari itu, jalur pedestrian menjadi suatu sistem kenyamanan dan elemen pendukung bagi aktivitas *retail* dan vitalitas ruang-ruang kota. Selanjutnya, dikatakan bahwa jalur pedestrian adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya berada di sepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Adapun manfaat dari sistem pedestrian yang baik adalah : Dapat mereduksi ketergantungan pada kendaraan bermotor di pusat kota; Meningkatkan perjalanan di pusat kota; Mempertinggi nilai lingkungan dengan mengembangkan sistem berskala manusia; Menciptakan lebih banyak aktivitas *retail*; dan Membantu memperbaiki kualitas udara. Dengan manfaat tersebut maka elemen pedestrian akan :

- a. membantu interaksi dari elemen-elemen *urban design*
- b. menghubungkan pada lingkungan terbina yang ada dan pola aktivitas
- c. efektif sejalan dengan perubahan fisik kota di masa mendatang

Pada ruang terbuka (misalnya di alun-alun atau kawasan perdagangan pusat kota), di pinggir kiri-kanannya dan bahkan di sekelilingnya terdapat jalur pejalan kaki. Keberadaan jalur ini berfungsi sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki, dan kehadiran mereka ini besar kemungkinan mengundang munculnya aktivitas lain, misalnya pedagang kaki lima. Aktivitas tersebut berinteraksi dengan aktivitas berjalan kaki, dan umumnya para pejalan kaki merasa senang dengan kehadiran berbagai macam aktivitas tersebut. Namun bila terlalu banyak dan tidak teratur, hal ini akan menimbulkan permasalahan tersendiri.

2.4.2.2. Prasarana Pejalan Kaki

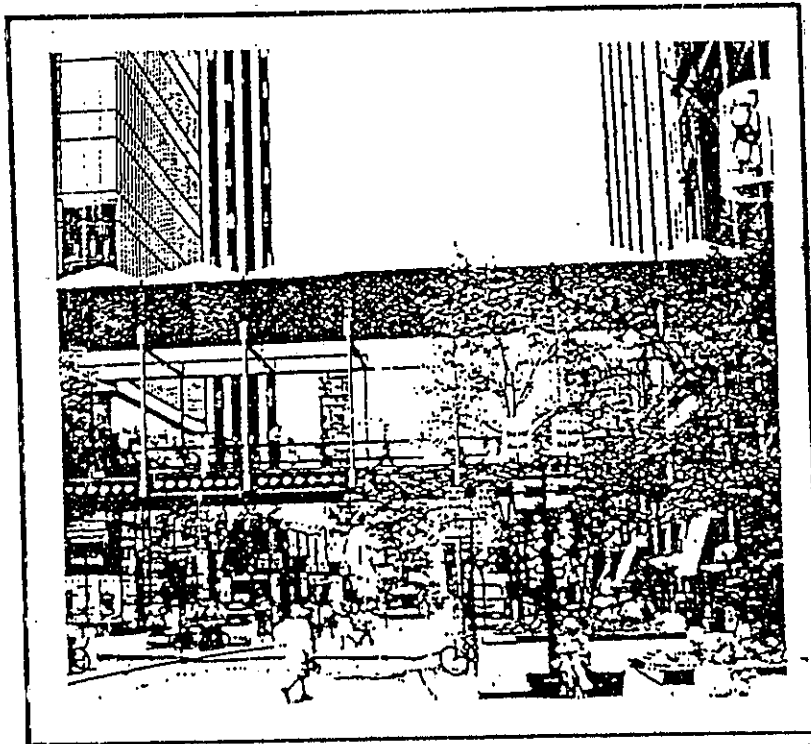
Macam fasilitas atau prasarana untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Jalur Pejalan Kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum

Biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa

trottoir dan terletak di tepi jalan raya. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.

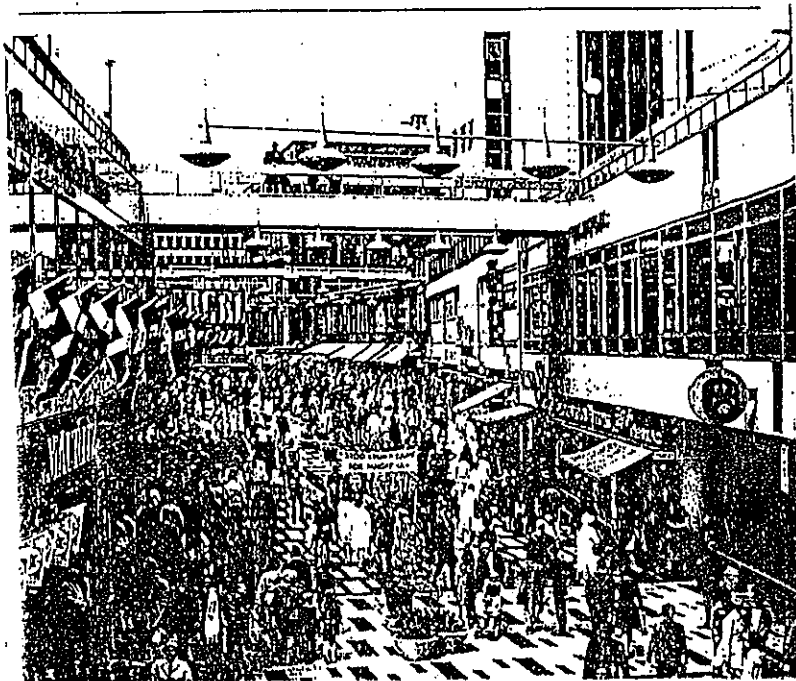
2. Jalur Pejalan Kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi/ menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.



Gambar 2.1.1 : Contoh salah satu skyway pada sistem skyway di Minneapolis, yang memisahkan pejalan kaki dengan kendaraan bermotor
(Sumber : Hamid Shirvani, 1985 :32)

3. Jalur Pejalan Kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang, yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman-taman kota.

4. Jalur Pejalan Kaki yang digurikan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, duduk santai, dan sekaligus berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut *mall*.



Gambar 2.1.2 : Contoh *mall* yang aktif di Kota Hötorget, Stockholm, Swedia, dimana kehidupan jalanan publik dapat terintegrasi dengan aktivitas *private* di atasnya. Etalase pertokoan, restoran dan ruang terbuka memiliki level transisi antara jalan dan *tower* (Sumber : Roger Trancik, 1988 :44)

2.1.2.3. Jenis dan Karakteristik Jalur Pedestrian

Jalur pejalan kaki atau *pedestrian ways* mengalami perkembangan sejalan dengan kebutuhan aktivitas manusia dalam melaksanakan aktivitasnya. Dari bentuk aktivitas serta maksud/tujuan berjalan kaki seperti yang telah dikemukakan di atas, maka jenis Jalur Pedestrian dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Terlindungi :

- a. *Indoor* : - Vertikal, seperti tangga dan *ramp*
 - Horizontal, seperti koridor, hall, mezzanin
- b. *Outdoor* : seperti *arcade*, *gallery*, terowongan, selasar, *shopping mall* dan *skyway*.

2. Tidak terlindungi, seperti :

- a. Trotoar, yaitu bagian dari jalan yang berupa jalur terpisah khusus untuk pejalan kaki, biasanya terletak bersebelahan di sepanjang jalan. Fungsi jalur tersebut adalah untuk kenyamanan pejalan kaki pada saat bergerak dari satu tempat ke tempat lain.
- b. *Pathway* (lorong) dan *Footpath* (jalan setapak), adalah suatu jalur khusus pejalan kaki yang sangat sempit, lebarnya hanya cukup untuk satu orang pejalan kaki.
- c. *Pedestrian mall*, *plaza*, yaitu suatu jalur pejalan kaki yang lebih berfungsi rekreatif. Bentuknya lebih luas daripada trotoar. *Mall* biasanya dikaitkan dengan fungsi perbelanjaan, sedang *Plaza* dikaitkan dengan fungsi rekreasi taman.
- d. *Zebra cross* dan jembatan penyeberangan, digunakan pejalan kaki untuk menyeberang secara aman.

Karakteristik Jalur pedestrian dan fungsinya secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut :

No.	NAMA JALUR PEDESTRIAN	FUNGSI / KEGUNAAN	KARAKTERISTIK
1.	Trotoir	Berjalan kaki di pinggir jalan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> Arah jelas Lokasi di tepi jalan bebas hambatan Permukaan rata (maks. 5%), Lebar : 1,50 – 2,00 meter
2.	Jalur Penyeberangan / <i>zebra cross</i>	Menghindarkan konflik dengan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> Menyilang di atas jalan, dilengkapi <i>traffic light</i> Lebar : 2,00 – 4,00 meter Frekuensinya tertentu

3.	<i>Plaza</i>	Kegiatan santai dan rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebas kendaraan ▪ Space lapang ▪ Lebar bervariasi ▪ Ada fasilitas
4.	<i>Mall</i>	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terpisah dari jalur kendaraan ▪ Di pertokoan ▪ Plaza kecil ▪ Lebar bervariasi ▪ Ada fasilitas
5.	<i>Subway</i>	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berupa terowongan bawah tanah ▪ Dilengkapi perikondisian udara dan penerangan ▪ Bebas lalu lintas kendaraan
6.	<i>Skyway</i>	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan bangunan di atas tanah	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan ▪ Sirkulasi pejalan kaki menerus ▪ Bebas lalu lintas kendaraan

Rubenstein dalam *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Space* (1992),

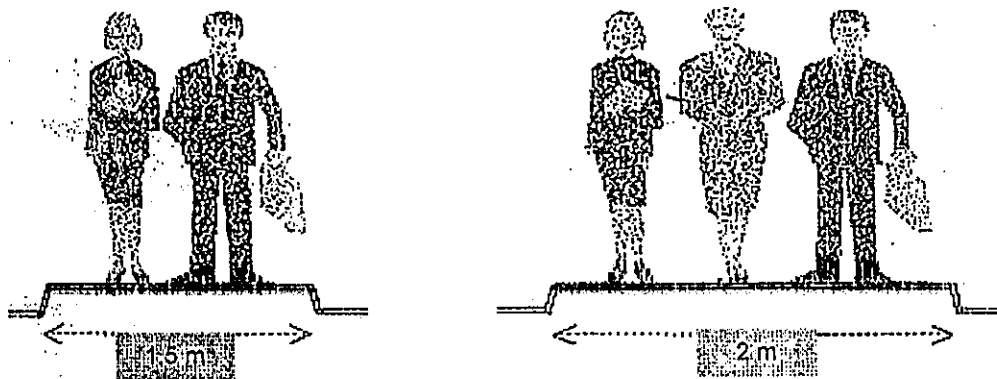
membuat klasifikasi jalur pedestrian sebagai berikut :

TIPE JALUR PEDESTRIAN	PENGERTIAN & FUNGSI	KETERANGAN
FULL MALL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalur pedestrian di pusat kota yang tertutup utk kendaraan bermotor. Bila mencakup satu kawasan luas disebut <i>pedestrian district</i> ▪ Aktivitas <i>retail</i> dan rekreasi didukung <i>street furniture</i> ▪ Mengintegrasikan ruang kawasan dalam bentuk <i>Linking Sequential movement</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memerlukan pengaturan lokasi parkir ▪ Pengiriman barang <i>load-unload</i> ▪ Cara menghidupkan kawasan sepanjang hari ▪ Tidak membutuhkan jalan lebar ▪ Tidak diperlukan jalan tembus krn panjang jalan biasanya pendek
TRANSIT MALL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalur pedestrian yang hanya dilalui angkutan umum yang disebut <i>transit way</i>. ▪ Aktivitas <i>retail</i> dan rekreasi didukung <i>street furniture</i> ▪ Mengintegrasikan aktivitas di sepanjang rute 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cara menghidupkan kawasan sepanjang hari ▪ Merugikan lokasi bisnis di luar pusat kota ▪ Membutuhkan ruang utk kendaraan ▪ Perlu disediakan parkir kendaraan
SEMI MALL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalur pedestrian yang di dalamnya masih dpt dilewati kendaraan pribadi namun dibatasi akses & kecepatannya (<i>pedestrian sidewalk</i>) ▪ Aktivitas <i>retail</i> dan rekreasi didukung <i>street furniture</i> ▪ Mengintegrasikan ruang kawasan dg menghubungkan pergerakan secara berurutan menjadi satu kesatuan (koridor) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aspek Integrasi sosial agak kurang ▪ Pengaturan perparkiran ▪ Masih ada konflik dengan lalu lintas kendaraan ▪ Perlu dilakukan pembatasan kecepatan kendaraan dan pengurangan volume lalu lintas kendaraan

2.1.2.4. Kenyamanan Jalur Pedestrian

David Sucher (1995) mengemukakan bahwa jalur pedestrian dapat berfungsi dengan baik bagi pejalan kaki dalam melakukan kegiatannya bila memenuhi beberapa persyaratan berikut ini :

1. **Continuity** (kontinuitas, kemenerusan), umumnya pejalan kaki di segala usia lebih suka berjalan memutar dimana mereka dapat diketahui saat datang dan pergi. Namun yang terpenting adalah rutennya menerus dan dapat dilakukan sewaktu-waktu.
2. **Length** (jarak, panjang), jalur pedestrian tidak boleh terlalu panjang sehingga pejalan kaki dapat melaluinya bersama beberapa pejalan kaki lain. Pejalan kaki harus dapat membuat kontak mata dengan pejalan kaki lain agar terjadi kontak sosial.
3. **Width** (lebar, keluasaan), beberapa pejalan kaki menyukai berjalan-jalan bersama, jadi sangatlah ideal bila jalur pedestrian memiliki lebar yang cukup untuk 2 (dua) orang berpapasan satu sama lainnya tanpa canggung untuk menyela suatu percakapan. Jalur pedestrian akan baik dan humanis bila terdapat elemen pendukung atau *street furniture*. Jalur pedestrian semakin penting jika pejalan kaki menjadi pengguna utama dari suatu area (Shirvani, 1985).



Gambar 2.1.3 : Standar Dimensi Jalur Pedestrian
(Sumber : Brambilla, 1997)

Pada hakekatnya suatu jalan bukan hanya diperuntukkan sebagai sarana lalu lintas, namun jalan diharapkan memiliki unsure keindahan yang akan menjadi wajah dan ciri suatu kota. Berkaitan dengan kemampuan pandangan manusia, Spreiregen (1965)

memberikan klasifikasi terhadap pandangan normal manusia dalam beberapa bagian menurut jaraknya sebagai berikut :

- a. Jarak 1220 m : merupakan jarak maksimum untuk melihat manusia.
- b. Jarak 137 m : merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktivitas yang dilakukan.
- c. Jarak 24,5 m : merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali seseorang.
- d. Jarak 10,2 m : merupakan jarak maksimum untuk memahami ekspresi orang.
- e. Jarak 3,1 m : merupakan jangkauan jarak untuk melakukan percakapan.
- f. Jarak 0,8 m : merupakan jarak untuk melakukan pengamatan secara mendetil terhadap seseorang

Faktor penentu jarak pandang tersebut adalah dalam kondisi penerangan yang cukup. Efek skala dan kecepatan dari pergerakan kaki dan pengendara kendaraan bermotor akan berbeda. Pejalan kaki akan lebih menikmati suasana, sedangkan pengendara kendaraan bermotor karena kecepatannya, harus lebih berkonsentrasi. Pada kecepatan yang tinggi, elemen akan terkelompokkan, sedang pada kecepatan rendah, elemen akan lebih mudah dicerna. Sebagaimana halnya dengan perancangan jenis jalan, perancangan jalur pedestrian menurut Utermann (1984) perlu memperhatikan beberapa kriteria penting berikut ini :

1. **Safety** (keamanan), pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindah dan terlindung dari kendaraan bermotor.
2. **Convenience** (menyenangkan) : pejalan kaki harus memiliki rute sesingkat mungkin (jarak terpendek) yang bebas hambatan dari suatu lokasi ke lokasi tujuan lain.

3. **Comfort** (kenyamanan) : pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah dilalui, seperti halnya kendaraan bermotor berjalan di jalan bebas hambatan.
4. **Attractiveness** (memiliki daya tarik) : pada tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerangan jalan, lansekap, dan lain-lain.

Dimensi lebar ruang yang dibutuhkan jalur pedestrian di kawasan perdagangan untuk jalur yang berkapasitas 2 (dua) orang minimal adalah 150 cm, sedangkan untuk jalur berkapasitas 3 (tiga) orang minimal dibutuhkan 200 cm. Aktivitas pejalan kaki memiliki lingkup dan pergerakan yang lebih kompleks daripada jenis transportasi lainnya terutama di kawasan perdagangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, suatu jalur pedestrian harus berkualitas tinggi dan memberikan keleluasaan ruang gerak atau tempat luas, serta lingkungan yang bebas dari konflik dengan lalu lintas bagi aktivitas pejalan kaki. Keadaan tersebut akan menciptakan pergerakan yang lancar, kegiatan sosialisasi, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

2.1.2.5. Elemen Pendukung Jalur Pedestrian

Untuk menciptakan Jalur *Pedestrian* yang manusiawi, menurut Rubenstein (1992) dibutuhkan elemen-elemen pendukung (*street furniture*) sebagai berikut :

1. **Ground Cover** : merupakan penutup tanah dan elemen utama yang harus diperhatikan dalam perencanaan jalur pedestrian, menyangkut skala, pola, warna, tekstur, ketlinggian dan material, dimana material ini dibedakan menjadi :

a. *Hard material* : berupa paving, beton, batu bata, batu dan aspal

b. *Soft material* : berupa tanah liat (*gravel*) dan rumput

Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya desain jalur pedestrian kawasan perdagangan maupun plaza (Rubenstein, 1992).

2. **Lampu** : dimana standar penerangan untuk skala jalur pedestrian secara umum adalah ketinggian maksimum 12 kaki dan penerangan maksimum 75 watt dengan jarak masing-masing penerangan 50 meter.
3. **Sign** : berupa tanda-tanda yang diperlukan untuk menunjukkan identitas jalur pedestrian, arah, rambu lalu lintas serta memberi informasi lokasi atau aktivitas.
4. **Sculpture** : berfungsi sebagai *eye catching*, dibuat untuk mempercantik jalur pedestrian atau menarik perhatian mata (*visual point*) pada sebuah ruang terbuka, juga dapat berfungsi sebagai *sign* / tanda. *Sculpture* bisa berbentuk patung, air mancur & abstrak.
5. **Bollards** : adalah semacam balok-balok batu yang berfungsi sebagai barrier atau pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan yang biasanya terdapat pada pedestrian tipe *semi mall*.
6. **Bangku** : digunakan untuk mengantisipasi keinginan pejalan kaki untuk beristirahat atau menikmati suasana sekitarnya. Bangku dapat dibuat dari kayu, besi, beton, atau batu. Bangku yang nyaman adalah yang memiliki tinggi sekitar 15-18 inci dari lantai dan memiliki sandaran. Bangku yang terbuat dari kayu lebih nyaman, dan pada daerah beriklim panas, bangku dapat dilengkapi dengan kisi-kisi sehingga angin dapat masuk melalui kisi-kisi tersebut.

7. **Kios, Peneduh (*Shelter*), dan Kanopi :**

Keberadaan kios dapat memberi petunjuk jalan dan menarik perhatian pejalan kaki sehingga mereka mau menggunakan jalur pedestrian dan menjadikan jalur tersebut hidup, tidak monoton. *Shelter* dapat dibangun berbentuk linier sebagai koridor atau *sitting group* yang fungsinya dapat berupa tempat untuk istirahat, berteduh dari panas terik atau hujan, maupun untuk halte pemberhentian jalur kendaraan umum. Sedangkan Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberi perlindungan terhadap cuaca.

8. **Tanaman Peneduh :** disamping untuk mempercantik kawasan dan menjadi pengarah, juga sebagai pembatas jalur pedestrian dengan jalur lalu lintas kendaraan atau parkir, *barier* yang dapat mengurangi debu bising serta asap kendaraan bermotor serta peneduh pada saat hujan dan mengurangi radiasi panas matahari. Adapun kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian menurut Rustam Hakim (1987) adalah :

memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara; bermassa daun padat; jenis dan bentuk pohon berupa angkana, akasia besar, bougenville, dan teh-tehan pangkas; tanaman tidak menghalangi pandangan pejalan kaki maupun pengguna kendaraan.

9. **Jam dan Tempat Sampah :** dimana penempatan Jam dapat menjadi fokus atau *landmark*, sedangkan tempat sampah perlu untuk menjaga kebersihan jalur pedestrian sehingga pejalan kaki merasa nyaman dan tidak terganggu.

10. **Elemen Pendukung Lain :** adalah elemen yang memberikan kemudahan jalur pejalan kaki dalam mendukung aktivitas manusia yang melewatinya. Misalnya : telepon umum, tempat sampah, kotak pos, bahkan di dekat *sitting group* sering ditempatkan mesin penjual minuman ringan & koran.

2.1.2.6. Aktivitas pada Jalur Pedestrian

Menurut Rapoport (1977), aktivitas manusia (termasuk di dalamnya aktivitas berjalan kaki) mengandung empat komponen, yaitu :

1. Aktivitas yang sebenarnya, misalnya berjalan, makan, dan sebagainya;
2. Cara melakukan, misalnya berjalan di jalur pedestrian, makan di rumah makan;
3. Aktivitas tambahan yang berkaitan dan merupakan bagian dari kesatuan sistem aktivitas, misalnya berjalan sambil melihat-lihat etalase toko;
4. Makna dari aktivitas tersebut, misalnya berjalan untuk menghayati lingkungan.

Selanjutnya Rapoport (1987) mengemukakan perilaku pemanfaatan seting yang dianggap mendukung adalah suatu proses penyaringan, melalui nilai-nilai dan konsep yang dimiliki oleh individu atau kelompok. Proses tersebut akan menghasilkan pilihan seting yang diinginkan dan yang tidak diinginkan untuk melakukan perilaku tertentu. Rapoport juga membuat klasifikasi kegiatan yang terjadi di jalan raya dan di jalur pejalan kaki sebagai berikut :

1. Pergerakan non pejalan kaki, yaitu segala bentuk kendaraan bermotor dan alat angkut lainnya;
2. Aktivitas pejalan kaki, meliputi aktivitas pejalan kaki yang dinamis seperti fungsi transportasi dan aktivitas yang statis seperti duduk-duduk dan berdiri.

Kedua hal tersebut menunjukkan bahwa jalur pedestrian sebagai jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi sebagai ruang sirkulasi dan transportasi, tetapi juga berfungsi sebagai ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi jalur pejalan kaki, berhubungan satu sama lain pada media tempat parkir.

2.2. KONSEP RUANG PUBLIK

2.2.1. Pengertian *Public Space*

Konsep tentang *Public Space* (Ruang Publik) yang dikutip dari Madanipour dalam bukunya *Design of Urban Space* (1996) adalah sebagai berikut :

'....These concepts are echoed in various definitions of public space. Carr et al. (1982) : regard public space as 'the common ground where people carry out the functional and ritual activities that bind a community, whether in a normal routine of daily life or in periodic festivities'. It is 'the stage upon which the drama of communal life unfolds' (Carr et al., 1992). For Walzer (1986); 'Public space is space we share with strangers, people who aren't our relatives, friends, or work associates. It is space for politics, religion, commerce, sports; space for peaceful coexistence and impersonal encounter. These character of public space 'expresses and also conditions our public life, civic culture, everyday discourse'. Francis Tibbads (1992) saw the public realm as 'all the part of urban fabric to which the public have physical and visual access. Thus, it extends from the streets, parks and square of town or cities into the building which enclose and line them'. The public realm is therefore, 'the most important part of our town and cities. It is where the greatest amount of human contact and interaction take place'.....'

Dari uraian di atas, dapat diketahui bahwa :

- a. Menurut Carr (1992), *Urban Public Space* adalah lahan yang digunakan masyarakat untuk aktivitas fungsional maupun ritual yang melibatkan komunitas dalam bentuk kegiatan rutin sehari-hari maupun secara periodik (*periodic festivities*).
- b. Walzer (1986) mengemukakan bahwa *Public Space* adalah ruang dimana kita berbagi dengan orang lain, orang-orang yang bukan keluarga, teman atau rekan kerja. *Public Space* juga merupakan ruang untuk aktivitas politik, keagamaan, komersial, olah raga; ruang untuk ketenangan pribadi. Karakter *public space* ini mengekspresikan dan juga mengkondisikan kehidupan publik, kebudayaan masyarakat, dan keseharian kita.
- c. Francis Tibbads (1992) mengatakan *Public Realm* sebagai seluruh bagian dari *urban fabric* dimana publik bisa memiliki akses fisik dan visual. Hal ini mencakup jalan-jalan, taman dan *square* (alun-alun) kota hingga ke bangunan yang melingkupi dan membatasinya. Karena itu *Public Realm* adalah bagian terpenting dari kota kita, dimana di sini terjadi sejumlah terbesar kontak dan interaksi manusia.

2.2.2. Jenis *Public Space*

Rustam Hakim (1987) mengemukakan konsep mengenai *Public Space* antara lain sebagai berikut : *Public Space* pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas/kegiatan tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun kelompok dimana menurut sifatnya, Ruang Publik/ Umum ini ada dua macam yaitu :

1. Ruang Umum Tertutup : ruang umum yang terdapat di dalam suatu bangunan
2. Ruang Umum Terbuka : ruang umum di luar bangunan, selanjutnya ruang umum terbuka biasa disebut sebagai Ruang Terbuka (*Open Space*).

Lebih khusus lagi Hertberger (1992) mengatakan bahwa *Public Space* dapat dibagi menjadi dua yaitu :

1. *Public Space* yang bersifat terbuka (eksterior) seperti jalan, taman, lapangan, trotoar, ruang terbuka hijau (*landscape*), pelataran, dan sebagainya;
2. *Public Space* yang bersifat tertutup (interior), yang disebut sebagai ruang publik dalam lingkungan berkonstruksi seperti stasiun, bangunan ibadah, pusat perbelanjaan, museum, terminal dan bandara.

Sprelregen dalam bukunya *The Architecture of Town and Cities* (1965:74) mengemukakan bahwa seperti halnya ruang dalam arsitektur, ruang terbuka kota dapat berdiri sendiri, tidak berhubungan dengan ruang di dekatnya atau mungkin dihubungkan dengan ruang lain yang dapat dinikmati dengan bergerak dari ruang satu ke ruang lainnya. Ruang terbuka kota direncanakan dengan maksud untuk memperlihatkan *linkage* ruang, atau menunjukkan arah sirkulasi utama. Biasanya ruang terbuka kota terbentuk dari fasade bangunan dan lantai kota. Contoh : jalan, jalur pedestrian, taman, plaza, makam,

lapangan terbang, lapangan olahraga. Ruang terbuka dapat berbentuk lorong (*corridor*), ruang antar bangunan, *square* dan sebagainya.

Pengertian ruang terbuka publik sebagai *civic center* menurut Eko Budihardjo (1998) adalah ruang luar yang terjadi dengan membatasi alam dan komponen-komponennya (bangunan) dengan menggunakan elemen keras seperti pedestrian, jalan, plaza, pagar beton dan sebagainya, maupun elemen lunak seperti tanaman dan air sebagai unsur pelembut dalam lansekap dan merupakan wadah aktivitas masyarakat yang berbudaya dalam kehidupan kota.

Adapun aktivitas yang dilakukan pada ruang terbuka publik ini diantaranya untuk rekreasi dan hiburan, kegiatan industri wisata, misalnya pameran pembangunan, kegiatan promosi wisata dan kebudayaan yang dapat menarik pengunjung sebanyak mungkin. Bahkan dapat pula mengarah pada jenis kegiatan hubungan sosial lainnya seperti untuk berjalan-jalan, melepas lelah, duduk-duduk santai, dan pada saat-saat tertentu juga bisa digunakan untuk upacara resmi yang dipadukan dengan tempat perdagangan.

Dalam konteks *Urban* (Perkotaan), secara umum pengertian **Public Space** (Ruang Publik) yang dimaksud dalam penelitian ini adalah **Outdoor (Exterior) Public Space** atau ruang terbuka di luar bangunan (ruang luar), dan dalam pembahasannya hanya pada jalur pedestrian dalam hal ini berada di tepi alun-alun kota dan digunakan untuk bermacam-macam aktivitas, antara lain untuk aktivitas sosial-budaya seperti berjalan santai, duduk-duduk, olahraga, makan dan minum, komersial, bahkan rekreasi.

2.2.3. Bentuk dan Fungsi *Public Space*

Berdasarkan bentuk dan fungsinya, Moughtin Cliff (1992:87) mengkategorikan *Public Space* sebagai berikut :

Public Space terbentuk dari kumpulan bangunan yang mengitari suatu *Open Space*, dimana bangunan tadi sebagai fasilitas tertentu dan sekaligus sebagai pelindung terhadap kondisi di luar bangunan dan dapat menciptakan *courtyard* yang memiliki nilai simbolik, seperti pada *Agora, Forum, Cloister, Mosque courtyard*. *Public Space pattern* (pola ruang publik) memiliki penampilan-penampilan dan kombinasi bentuk yang beragam, bentuk ruang terbuka dapat berupa lorong (*corridor*), ruang antar bangunan, ruang pada sudut bangunan, lapangan dan sebagainya.

Rob Krier (1979:22) juga membedakan *square* menurut tipologinya menjadi tiga bagian yaitu : segiempat (*square*), lingkaran (*circle*) dan segitiga (*triangle*); sedang skala di dalam *public space* berkaitan dengan kualitas Geometri (*geometrical qualities*) yang akan mempengaruhi proporsi yang signifikan. Karena itu terdapat 3 kategori skala yaitu : skala akrab, skala sedang dan skala luas.

Ruang tidak dapat dipisahkan dari manusia baik secara psikologis, emosional maupun dimensional. Manusia berada dalam ruang, bergerak, menghayati dan berpikir, juga membuat ruang untuk menciptakan dunianya. Ruang terbuka sebenarnya merupakan wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakat di wilayah tersebut. Karena itu ruang terbuka mempunyai kontribusi yang akan diberikan kepada manusia berupa dampak yang positif. Eko Budihardjo (1998) mengkategorikan fungsi-fungsi tersebut sebagai berikut :

1. Fungsi Umum : tempat bermain dan berolah raga, tempat bersantai, tempat komunikasi sosial, tempat peralihan dan menunggu, sebagai ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar dengan lingkungan, sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat yang lain, sebagai pembatas atau jarak di antara massa bangunan.
2. Fungsi Ekologis : penyegaran udara, menyerap air hujan, pengendalian banjir, memelihara ekosistem tertentu, pelembut arsitektur bangunan.

Adapun fungsi Public Space menurut Harvey S. Perloff (1969:140) adalah :

1. Menyediakan cahaya dan sirkulasi udara ke dalam bangunan, terutama pada bangunan tinggi di pusat kota;
2. Menghadirkan kesan perspektif dan vista pada pemandangan kota (*urban scene*), terutama pada kawasan yang padat di pusat kota;
3. Menyediakan area rekreasi dengan bentuk aktivitas yang spesifik;
4. Melindungi fungsi ekologis kawasan;
5. Memberikan bentuk *solid-void* kawasan kota;
6. Sebagai area cadangan bagi penggunaan di masa mendatang (cadangan area pengembangan).

Sedangkan Rustam Hakim (1987:18) mengemukakan beberapa fungsi ruang terbuka kota atau *Public Space* sebagai berikut :

1. Tempat bermain, olahraga
2. Tempat bersantai
3. Tempat komunikasi sosial/komunitas
4. Tempat peralihan, tempat menunggu

5. Sebagai ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar
6. Sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat yang lain
7. Sebagai pembatas/jarak antar massa bangunan
8. Fungsi Ekologis : yaitu untuk penyegaran udara, penyerap air hujan, pengendalian banjir dan memelihara ekosistem.

2.2.4. Kebutuhan Akan *Public Space*

Roger Trancik dalam bukunya *Finding Lost Space* (1986) mengemukakan tentang kebutuhan warga kota akan keberadaan suatu *Public Space* untuk menunjang segala aktivitasnya, terutama sebagai :

- a. Kebutuhan Kesan Perspektif dan Vista pada pemandangan kota (*urban scene*)

Ruang Publik dibutuhkan terutama di kawasan padat di pusat kota untuk dapat menikmati arsitektur bangunan yang mempunyai nilai arsitektur tinggi dan yang dikonservasi. Manusia dalam memandang wajah kota memerlukan jarak pandang, sehingga dapat menikmati pemandangannya. Untuk itu diperlukan ruang publik pada *open space* sebagai tempat berpijak dalam menikmati pemandangan kota tersebut.

- b. Kebutuhan Rekreasi dan Berkomunikasi

Pusat kota merupakan akumulasi berbagai kegiatan yang tampak sibuk ketika hari kerja. Kesibukan para pekerja ini perlu tempat rekreasi pada waktu istirahat maupun pada hari-hari libur. Tempat rekreasi merupakan tempat berkumpulnya para warga kota untuk menjalin komunikasi antar warga (hubungan bermasyarakat).



Gambar 2.2.1 : *Sitting Group* (tempat duduk-duduk) di bawah pohon pada suatu jalur pedestrian, walaupun kecil dapat menjadikan kota lebih manusiawi dengan memberi kesempatan publik beristirahat dan menikmati pemandangan kota (Sumber : Gordon Cullen, 1971:22)



Gambar 2.2.2 : Jalur pedestrian yang proporsional, terintegrasi dengan elemen pendukungnya serta parkir kendaraan, dapat menjadi tempat rekreasi dan komunikasi yang menyenangkan warga kota (Sumber : Morrish, Brown, 1984)

- c. Kebutuhan penghubung suatu tempat dengan tempat lainnya.

Aktivitas manusia dalam kehidupan sehari-hari dilakukan dengan menggerakkan dirinya atau menggunakan mesin (mobil, sepeda motor, dan lain-lain). Dalam melakukan pergerakan ini manusia memerlukan sarana berupa ruang publik pada ruang terbuka, seperti jalan umum, jalur pedestrian, koridor jalan, dan sebagainya.

2.2.5. Skala Layanan *Public Space*

Suatu tingkatan *Public Space* dalam skala pembangunan kota dapat ditentukan berdasarkan tingkat skala fungsi yang dilayani (Spreiregen, 1965), yaitu :

- a. Skala Metropolitan

Ruang publik pada skala metropolitan ini lebih berfokus pada fungsi peng-organisasian ruang secara makro, sebagai penghubung (*linkage*) terhadap daerah-daerah sub urban, kota-kota satelit serta menghubungkan bagian-bagian kota yang lain dan diperkuat oleh kelompok bangunan utama yang dominan. Bangunan-bangunan utama tersebut dapat berfungsi sebagai *Landmark* dan sebagai orientasi terhadap kawasan di sekitarnya.

- b. Skala Lingkungan Kota

Pada skala pelayanan kota ini, ruang publik diarahkan pada penggunaan aktivitas publik dalam bentuk taman, tempat bermain, lapangan olahraga, jalur pedestrian, *plaza*, *mall*, *boulevard*, jalan sungai, taman rekreasi dan sebagainya. Secara total, selain mempunyai fungsi kota dan fungsi pelayanan masyarakat, ruang publik meru-

pakan unsur kelegaan dan kenyamanan fisik, serta unsur estetika dan kenyamanan batin bagi warga kotanya.

Ruang publik dalam skala kota ini menurut letaknya terdiri atas :

1. Ruang Publik pada Pusat Kota
2. Ruang Publik pada daerah industri
3. Ruang Publik pada lingkungan perumahan

Pusat kota merupakan akumulasi dari berbagai aktivitas, karena pertumbuhan suatu kota berawal dari pusat kota, sehingga pusat kota memiliki makna penting bagi masyarakat dan warga kota dalam konteks aktivitas, politik, ekonomi, dan sosial budaya.

2.3. TEORI, PERKEMBANGAN DAN POLA PEMANFAATAN LAHAN KAWASAN PUSAT KOTA

Pusat kota merupakan lokasi strategis, sebab secara struktural pusat kota menjadi awal pertumbuhan dan perkembangan kota. Spreiregen (1965:106) mengidentifikasi kota sebagai elemen fisik spasial dengan intensitas kegiatan dan pembangunan fisiknya tumbuh dan berkembang dari bagian pusat kota ke bagian pinggiran dengan fungsi kegiatan berupa mekanisme ekonomi.

Sedangkan pada struktur tata ruang kota tradisional di Jawa, umumnya baik kota pusat kerajaan Jawa di pedalaman maupun di pesisir, dibangun berdasarkan suatu konsepsi tata ruang yang sama, yaitu terdiri atas sebuah lapangan luas yang ditengahnya ditanami sebuah atau dua buah pohon beringin, dimana lapangan ini biasa disebut sebagai Alun-alun (Santoso, 1984, dalam Handinoto & Soehargo, 1996:13).

2.3.1. Perkembangan Kawasan Alun-alun di Pusat Kota

2.3.1.1. Definisi Alun-alun dan Pola Kota Tradisional Jawa

Adanya alun-alun pada pola kota di Jawa sebagaimana halnya Kota Magelang ini tidak bisa dilepaskan dari bangunan yang ada di sekitarnya. Menurut **Purwodarminto** (1961) Alun-alun didefinisikan sebagai halaman luas di depan istana, dimana pada masa lalu kedua tempat tersebut (alun-alun dan istana) memiliki hubungan yang sangat erat. Alun-alun juga diartikan sebagai medan yang berfungsi sebagai tempat prajurit latihan perang-perang atau bertempur. Sedangkan menurut **Raffles** (1978), alun-alun adalah suatu lapangan segiempat yang biasa terdapat di desa-desa yang agak besar atau ibukota kabupaten di Jawa yang merupakan bagian dari tempat tinggal penguasa daerah. **Raffles** juga menyatakan bahwa alun-alun adalah suatu lapangan terbuka yang berada di depan atau kadang-kadang di belakang istana raja yang dikelilingi pagar.

Kota Tradisional Jawa tumbuh dari konsep *Kutha* yang berarti pagar atau tembok yang berfungsi sebagai unsur pertahanan dan di dalamnya terdapat tempat tinggal penguasa daerah, para abdi dan pejabat pemerintahan, dimana konsep bentukannya secara fungsional tidak jauh berbeda dengan konsep bentukan kota di Eropa, yaitu berawal dari konsep 'Kota Benteng' yang dimaksudkan sebagai pengaman wilayah dan berfungsi sebagai tempat pertemuan bersama, tempat pengadilan, upacara keagamaan maupun pasar atau perdagangan. Disamping itu Kota tradisional Jawa juga terbentuk dari unsur kerajaan dan kepentingan kaum pendatang (kolonial Belanda). Sedangkan unsur kota tradisional Jawa antara lain alun-alun, kabupaten, mesjid dan pasar.

Masuknya bangsa Eropa khususnya kolonial Belanda, menyebabkan munculnya konsep tata kota dalam bentuk baru, yaitu kota administratif. Kota administratif berada di pusat kota tradisional dan di kota yang dianggap strategis dalam segi ekonomi. Kota administratif ini dilandai dengan bangunan-bangunan untuk kepentingan Belanda di sekeliling alun-alun. Lingkaran pertama sekeliling alun-alun terdapat rumah kediaman penguasa seperti Bupati, residen dan rumah pejabat pemerintahan. Lingkaran kedua adalah bangunan masjid, kantor pemerintahan, gereja, kantor pos, bank dan penjara. Sedangkan lingkaran selanjutnya adalah daerah pemukiman tradisional (Wiryomartono, 1995:146).

2.3.1.2. Perubahan Kawasan Alun-alun di Pusat Kota

Terdapat beberapa faktor yang melatarbelakangi perubahan, pertumbuhan atau perkembangan alun-alun dalam konteks kawasan kota. Diantaranya adalah menurut Paul D. Spreiregen (1965:129) yang menyatakan bahwa pertumbuhan bagian kota berawal dari aktivitas yang terjadi pada elemen-elemen inti yang kemudian menimbulkan elemen-elemen baru berupa elemen tambahan sebagai pendukung elemen inti. Hal ini senada dengan pernyataan Rapoport (1979:21) bahwa ada elemen yang dapat bertahan yang disebut elemen inti serta ada elemen yang tidak begitu penting, mudah berubah serta terbuka untuk digantikan oleh hadirnya elemen baru.

Perubahan suatu kawasan pusat kota dapat ditandai dari pola kegiatan kota tersebut, baik berpecah maupun terpusat, yang dapat dilihat dari perubahan ataupun pertumbuhan kawasan pusat komersial (Sim, 1985:103-104). Perubahan tidak hanya dipengaruhi oleh lokasi, kekhasan pusat kota, keterlibatan para pelaku bisnis, tetapi juga

kecenderungan masyarakat, serta peranan pengelola kota. Beberapa variabel untuk menandai terdapatnya perubahan pusat kota adalah : status kawasan, perbandingan rancangan dan aktivitas, umur dan kekunoan bangunan, akses, *spatial linkage*, nilai lahan kawasan, faktor politik, serta adaptasi kawasan sebelumnya.

Sedang menurut Alexander (1987:32-99), perubahan kawasan disebabkan oleh adanya pertumbuhan, yang dapat dibagi atas pertumbuhan secara bertahap dan besar-besaran. Faktor-faktor penyebab perubahan yang lain adalah : *vision* (kesan), optimalisasi kawasan, penataan maksimal pada kawasan dengan dengan fungsi-fungsi bangunan yang saling mendukung, penggunaan konstruksi yang sesuai pada bangunan, serta komposisi tapak pada kawasan.

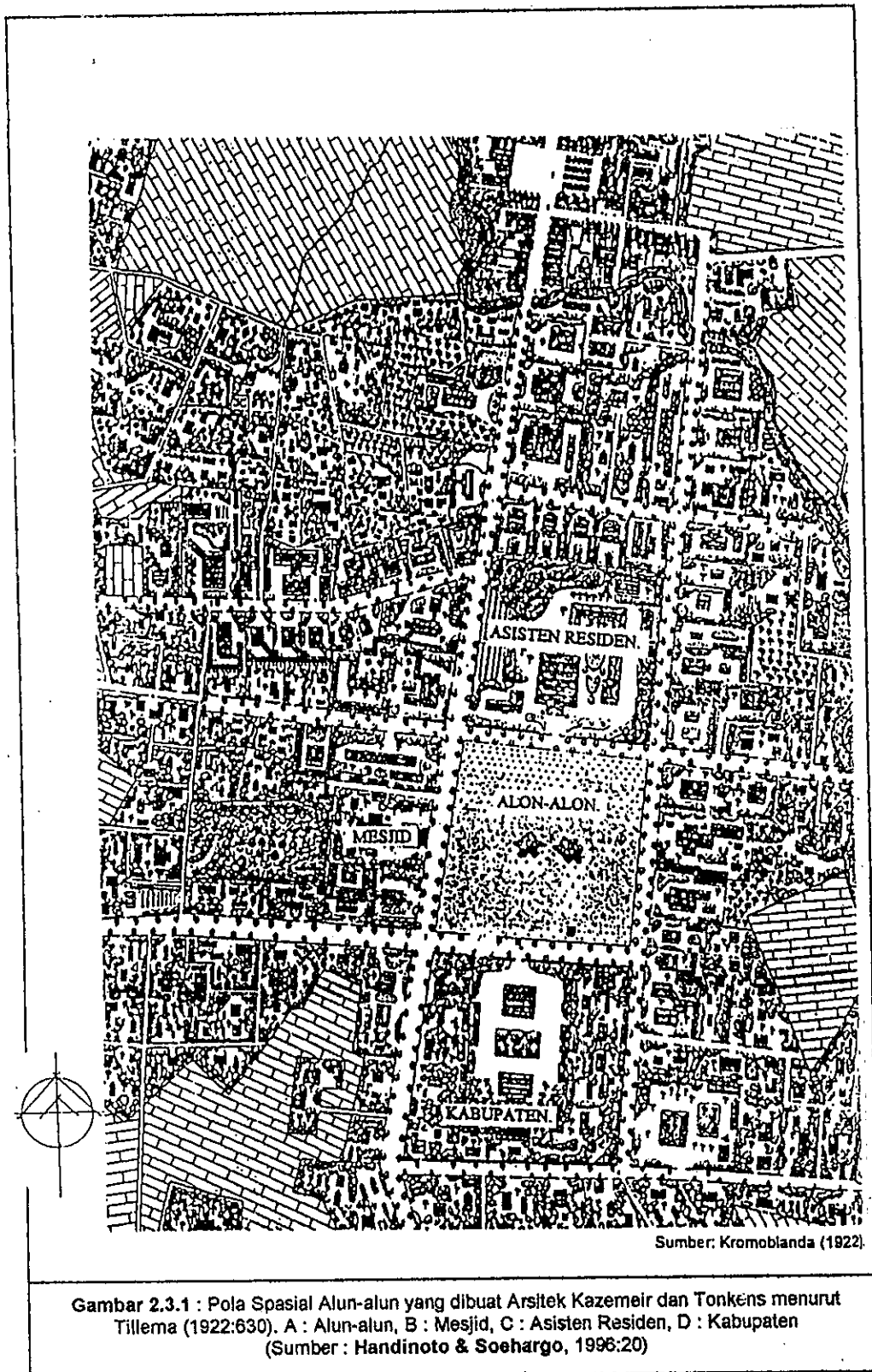
2.3.1.3. Kategori Alun-alun Berdasarkan Perkembangannya

Alun-alun dan kawasan di sekitarnya merupakan hasil proses sejarah yang erat hubungannya dengan kebudayaan pada masanya (Notosusanto, 1973). Unsur estelis, politis, fungsi serta peranannya mewarnai alun-alun dalam periode yang panjang. Gill (1984: 293) mengkategorikan alun-alun berdasarkan kejadian dan perkembangannya berikut ini :

1. Alun-alun Kota Lama, yang ditandai dengan bangunan spesifik berupa pusat pemerintahan pribumi, serta memiliki prinsip-prinsip tradisional Jawa yang masih asli, seperti tata letak, komposisi, serta orientasi alun-alun.
2. Alun-alun Kota Baru, yang terjadi oleh intervensi gaya Eropa, sehingga terjadi komposisi gabungan antara Jawa Kuno dengan komposisi pemerintahan gaya Eropa. Dalam hal ini, alun-alun kota Magelang termasuk dalam tatanan Alun-alun Kota Baru.

Withkamp menurut Tillemma (dalam Handinoto & Soehargo, 1996:19) dengan pertolongan arsitek Kazemeir dan Tonkens, menggambarkan Tipologi/ pola spasial alun-alun ibukota kabupaten di Jawa yang didominasi alun-alun yang terletak di pusat kota :

- a. Pada axis Utara-Selatan terdapat kediaman Asisten Residen dan Bupati yang saling berhadapan sebagai perwakilan dari administrasi kolonial.
- b. Pada sisi Barat alun-alun terdapat Mesjid dan di sisi kiri-kanan mesjid terdapat tempat tinggal penghulu, barak polisi militer dan penjara.
- c. Di sisi Timur terdapat losmen atau rumah tinggal swasta Belanda yang dalam masyarakat kolonial statusnya lebih rendah dari pegawai negeri.
- d. Pada sisi Barat Laut alun-alun, di seberang Kantor Asisten Residen terdapat Kamar Bola (*Societeit Concordia*) yang merupakan klub orang Belanda berstatus sosial tinggi,
- e. Bangunan lain di sekeliling alun-alun antara lain rumah sakit, rumah pejabat penting Belanda (seperti pegawai pajak dan hakim) serta aktivitas komersial di sekitar jalan utama alun-alun.



2.3.2. Teori Perkembangan dan Pemanfaatan Lahan Kawasan Pusat Kota

2.3.2.1. Teori Perkembangan Kota

Menurut **Burgess** yang mengemukakan teori tentang perkembangan kota dari pusat kota berdasarkan nilai ekonomis yang disebut sebagai **Concentric Zone Theory**, kota berkembang dari pusat kota yang kemudian berkembang secara meluas sejajar ke arah paling luar membentuk pola gelang, dengan klasifikasi pusat kota sebagai **Central Business District (CBD)** yang berfokus pada perdagangan; kemasyarakatan; permukiman penduduk berpendapatan rendah, sedang sampai tinggi; serta daerah terluar sebagai daerah pengembangan kota.

Pola penggunaan lahan di perkotaan dipertimbangkan dari aspek manusia, aktivitas dan lokasi dimana ketiganya mempunyai hubungan timbal balik dalam menentukan tata guna lahan, faktor perilaku masyarakat, kehidupan ekonomi dan kepentingan umum. Hubungan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut :

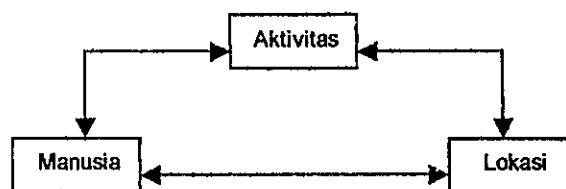


Diagram 2.3.1 : Elemen Pemanfaatan Tanah
(Sumber : Dian Andriani, 1998:32)

Kecenderungan fasilitas perdagangan memilih lokasi tertentu dijelaskan dalam Teori Tempat Pusat (**Central Place Theory**) yang merumuskan pola keterkaitan ruang berdasarkan hirarki pusat kegiatan yang diaplikasikan pada kawasan perdagangan.

Konsep dasar yang berkaitan dengan *Central Place Theory* (Djojodipuro, 1992:134) ini adalah sebagai berikut :

1. Ambang batas Penduduk (*Population Thresold*), merupakan rasio penduduk dengan kegiatan usaha agar menguntungkan. Konsep ini menjelaskan ambang batas penduduk kawasan perdagangan yang menjadi persyaratan lokasi perdagangan, diketahui dari luas daerah pelayanan dan tergantung faktor fisik kawasan seperti daya tarik, fasilitas perdagangan yang tersedia dan kondisi sosial ekonomi penduduk.
2. Ambang batas Jarak (*Distance thresold*) yaitu ukuran jarak maksimum yang dapat ditoleransi penduduk untuk mendapatkan barang dan jasa berkaitan dengan kemudahan pencapaian baik melalui angkutan umum, pribadi maupun jalur pedestrian. Bagi fasilitas perdagangan, faktor kemudahan lokasi, kelancaran lalu lintas dan kelengkapan fasilitas merupakan syarat penentuan lokasi dan kesuksesan perdagangan.

Pola pemanfaatan lahan di perkotaan dengan pertimbangan ekonomis pada lahan berlokasi strategis dengan fungsi kegiatan mekanisme ekonomi seperti pusat pertokoan, perkantoran dan jasa, hotel, fasilitas sosial (ibadah, rumah sakit dan kantor pemerintahan). Dalam hal ini faktor kelengkapan fasilitas perdagangan menjadi penentu pemilihan lokasi berbelanja konsumen terutama pada pilihan barang tahan lama yang dibeli secara tidak teratur seperti pakaian, elektronik pada tempat atau perdagangan yang lengkap.

Dalam konteks perubahan atau perkembangan fisik lingkungan, terdapat beberapa kekuatan yang menentukan perubahan atau perkembangan tersebut, salah satunya adalah kekuatan sektor ekonomi dan aspek politis melalui intervensi kebijaksanaan pemerintah (Rossi, 1982:139).

2.3.2.2. Faktor Lokasi Kegiatan Kota

Eko Budihardjo (1993:209) membedakan faktor yang mempengaruhi lokasi kegiatan di kota, yaitu :

1. Faktor Spasial/Geografis adalah faktor yang berkaitan dengan karakteristik ruang, terdiri atas dua bagian yaitu faktor internal (lokasi, topografi dan peruntukan) dan faktor eksternal (aksesibilitas, prasarana, aktivitas dan fasilitas umum).
2. Faktor Aspasial adalah faktor yang tidak berkaitan langsung dengan aspek spasial tetapi lokasi tergantung pada faktor-faktor ekonomi, politik dan budaya. Saling pengaruh antara faktor spasial dan aspasial merupakan penyebab terjadinya pola fisik kegiatan tertentu.

2.3.2.3. Faktor Gaya Sentrifugal Pusat Kota

Berkembangnya pusat kota menjadi kawasan perdagangan atau komersial berawal dari keberadaan pusat kota yang memiliki aksesibilitas tinggi dan tergantung pada lokasi, kepadatan kota serta berkaitan dengan masa lalu dan masa mendatang (Lynch, 1982:254) serta gaya sentrifugal yang menyebabkan pusat kota berkembang menjadi kawasan perdagangan sehingga kota yang berada pada jaringan transportasi dan hubungan antar kota cepat berkembang (Gallion & Eisner, 1975:47).

Perkembangan kawasan akibat Gaya Sentrifugal di pusat kota disebabkan oleh :

1. Faktor Kenyamanan Fungsional (*functional convenience*) sebagai akibat aksesibilitas tinggi, mencakup kemudahan pencapaian (*accessibility*) dan kedekatan (*proximity*).

2. Faktor kualitas daya tarik tapak (*site attraction*).
3. Faktor daya tarik fungsi (*functional magnetism*) akibat adanya pengelompokan di kawasan pusat kota.

2.3.2.3.1. Faktor Kenyamanan Fungsional

Secara kuantitatif, penilaian mengenai kenyamanan fungsional dari aspek kemudahan pencapaian (*Accessibility*) yaitu kemudahan ke tempat kerja, kemudahan ke fasilitas angkutan umum dan kemudahan ke fasilitas pelayanan jasa, dilakukan dengan mengidentifikasi pola perilaku masyarakat, ekonomi, dan sosial budaya masyarakat.

Pengukuran lokasi dari aspek kedekatan jarak capai dari sirkulasi lalu lintas didukung ketersediaan transportasi kendaraan umum dan ketersediaan fasilitas bagi kendaraan pribadi. Adanya sistem angkutan kota adalah faktor 'kedekatan' dan faktor 'kemudahan' yang menunjang aktivitas ekonomi karena penduduk cenderung mendatangi pusat pelayanan yang terletak pada hirarki tinggi termasuk pemenuhan kebutuhan yang semestinya ada pada hirarki rendah karena faktor kelengkapan barang (Reksohadiprodjo, 1994:77).

Analisis tentang keberadaan kawasan perdagangan dari Rubenstein (1992:31) adalah sebagai berikut :

1. *Traffic*, analisis volume *traffic* kawasan perdagangan pada jam puncak volume
2. *Parking*, penyediaan areal parkir pada kemampuan jarak minimum berjalan kaki menuju area perdagangan sekitar \pm 300-400 meter. Kenikmatan berjalan kaki

tergantung jarak tempuh, hubungan dengan angkutan umum dan perlindungan terhadap cuaca.

3. *Transit*, penyediaan transit atau pangkalan kendaraan umum dalam jarak relatif dekat.
4. Sirkulasi *pedestrian*, penyediaan sirkulasi *pedestrian* yang aman, nyaman, lancar dan mempunyai nilai estetik.
5. *Existing* bangunan, penyesuaian *existing* bangunan dengan memperhatikan ketinggian dan karakter arsitektur.
6. Sosial ekonomi masyarakat; pengukuran karakteristik populasi untuk mengidentifikasi potensi pengunjung dan *income level*, umur, daya beli masyarakat.
7. Politik; menyangkut ijin, Peraturan Pemerintah, Undang-undang.

2.3.2.3.2. Faktor Daya Tarik Tapak

Daya tarik pusat perdagangan disebabkan keberadaan lokasi yang dipertimbangkan terhadap kegiatan pendukung lainnya. *Activity Support* (Pendukung kegiatan) kawasan pusat kota menurut Hamid Shirvani (1985:8) terdiri atas :

1. Berbentuk bangunan, misalnya kompleks pertokoan, perkantoran, pemerintahan dan jasa.
2. Berbentuk ruang terbuka, misalnya plaza, taman kota.

Pola penggunaan lahan menentukan pola hubungan antara sirkulasi dan kepadatan aktivitas kawasan pusat kota (Shirvani, 1985:8), sebab semakin dekat dengan kawasan pusat kota akan semakin tinggi intensitas dan keragaman kegiatan yang memberi fasilitas saling melengkapi (Spreiregen, 1960:80).

Pertokoan dengan berbagai fasilitas kegiatan ekonomi menjadi tujuan pengunjung kawasan perdagangan, hal ini menimbulkan simpul-simpul kegiatan di titik atau daerah tertentu. Salah satu aktivitas pendukung perdagangan terjadi simpul-simpul kegiatan dengan memperhatikan 'rute pergerakan' pengunjung dari satu bangunan ke bangunan lainnya. Rute pergerakan pengunjung perdagangan dapat membentuk pola sirkulasi yang dipengaruhi pola transportasi, jalur pedestrian dan keberadaan area parkir (Lynch, 1960:9).

Transaksi perdagangan merupakan hasil pilihan konsumen terhadap faktor daya tarik fasilitas perdagangan (Sujarto, 1993:93) yaitu :

- a. Ketersediaan barang dagangan dan dengan keuntungan harga yang disebabkan unit *retail* standar sehingga harga kompetitif.
- b. Kenyamanan belanja, menyangkut tersedianya AC, sirkulasi antar pertokoan jelas, ada fasilitas penunjang seperti restoran, hiburan.
- c. Kemudahan yang menyangkut penyediaan moda transportasi terutama transportasi umum dengan memperhatikan unsur biaya, waktu perjalanan dan frekuensi kendaraan umum, fasilitas transportasi pribadi seperti ketersediaan lahan parkir, kejelasan rute, kenyamanan pergerakan pengunjung.
- d. Keefektifan dalam pengaturan pedestrian dan pemberian elemen ruang luar sebagai elemen penarik pengunjung.

2.3.2.3.3. Faktor Daya Tarik Fungsi

Pengukuran keberadaan kawasan perdagangan di pusat kota berdasarkan daya tarik fungsi dicerminkan dalam ketersediaan sarana dan prasarana (Sujarto, 1993:200) :

- a. Ketersediaan sarana sosial ekonomi, meliputi pasar, toko, pusat perbelanjaan atau pertokoan.
- b. Ketersediaan sarana dan prasarana, meliputi sarana pergerakan angkutan kota, pangkalan, jalan, listrik, telekomunikasi. Sarana perlengkapan jalan; berawal dari kepentingan seperti belanja, pergerakan ke transportasi umum, pergerakan ke tempat kerja, karena itu jalan dirancang untuk memberi kenyamanan lingkungan seperti lampu penerangan, fasilitas tempat duduk, penghijauan.
- c. Ketersediaan sosial, meliputi kesehatan, kantor pos, pelayanan pemerintahan dan taman kota
- d. Ketersediaan sarana sosial budaya, meliputi tempat ibadah, pendidikan, tempat bermain.

Daya tarik fungsi kawasan pusat kota dilakukan dengan pengukuran ketersediaan fasilitas pelayanan kota yang dicerminkan dari nilai keefektifan prasarana dan sarana baik secara spasial maupun fungsional dengan memakai persepsi dan preferensi penduduk sebagai pemakai. Pengukuran nilai ketersediaan dan keefektifan pelayanan kota berdasar ukuran kualitas (Sujarto, 1993:94) yaitu :

1. *Convenient* (menyenangkan), yaitu kemudahan memperoleh jasa pelayanan yang memadai dan menyenangkan.
2. *Comfort* (kenyamanan), yaitu lingkungan yang nyaman dan asri.
3. *Security* (keamanan), yaitu lingkungan yang terjamin keamanannya.
4. *Reliability* (keandalan), yaitu kelengkapan barang kebutuhan, waktu yang sesuai dengan kebutuhan pemakai dan kemudahan memperoleh informasi.
5. *Accessibility* (kemudahan), yaitu kemudahan memperoleh pelayanan dan pencapaian.

Daya tarik fungsi pusat kota meningkatkan kawasan sebagai pusat komersial atau sekumpulan konsumen untuk tujuan tertentu. Untuk itu Jones (1993:28) menganalisis fungsi dari kawasan perdagangan adalah dengan empat aspek sebagai berikut :

1. Lokasi, kawasan perdagangan di wilayah pusat kota, dengan unsur pokok besar kawasan perdagangan menentukan skala pemasaran.
2. *Income*, analisis *income* masyarakat dapat menunjukkan faktor daya beli masyarakat menaikkan harga lahan dan dengan *income level* tinggi konsumen lebih banyak menggunakan *public transit*.
3. Demografi, analisis mengenai umur, jenis kelamin dan kepadatan penduduk sebagai penentu produk perdagangan.
4. Gaya hidup, analisis gaya hidup untuk mengidentifikasi pemenuhan kebutuhan masyarakat pada area perdagangan seperti gaya hidup melakukan rekreasi, berpakaian, makanan yang dikonsumsi untuk memperoleh identifikasi potensi pemakai pada area perdagangan.

2.4. TEORI PERILAKU MANUSIA DAN *BEHAVIOR SETTING*

Kota pada dasarnya merupakan seting dari sekumpulan individu-individu yang sangat beragam preferensi dan aspirasinya tentang lingkungan kehidupannya, dimana masing-masing individu membentuk peta mental serta imajinasi yang berbeda terhadap kota yang ditinggali. Interaksi antara penduduk kota dengan lingkungan kota tidak hanya bersifat pragmatis-fungsional yang didorong oleh motif ekonomi, tetapi faktor *human agency* juga berperan dalam hal ini.

Analisis mengenai perilaku manusia terhadap lingkungannya (*environmental behavior*), dengan metoda *behavioral mapping* digunakan dalam penelitian ini untuk mengidentifikasi aktivitas dan perilaku penggunanya, dalam hal ini masyarakat kota, pada jalur pedestrian di tepi alun-alun sebagai ruang publik terhadap tuntutan perbaikan dan pengembangan fungsi jalur pedestrian dalam menampung aktivitas masyarakat kotanya. Aspek perilaku mengacu pada segala sesuatu yang berkaitan dengan aktivitas pengguna alun-alun dalam berinteraksi dengan sesama dan lingkungannya, dimana hubungan antara pengguna dan lingkungannya akan saling mempengaruhi (*Transactional Interdependency*), artinya pengguna (manusia) mempengaruhi lingkungan dan sebaliknya lingkungan juga mempengaruhi manusia sehingga terjadi hubungan timbal balik (Sarwono, 1982:33).

2.4.1. Aktivitas dan Perilaku Manusia Dalam Setingnya

2.4.1.1. Aktivitas Manusia dan Sistem Seting

Ruang kota pada dasarnya berfungsi sebagai wadah aktivitas manusia. Menurut Bechtel dan Zeisel (1987) dalam Haryadi dan B. Setiawan (1995:23), Aktivitas (kegiatan) didefinisikan sebagai apa yang dikerjakan oleh seseorang pada jarak waktu tertentu, dimana aktivitas tersebut selalu mengandung empat hal pokok :

1. Pelaku, yaitu sekelompok orang yang melakukan suatu kegiatan
2. Macam kegiatan, yaitu aktifitas atau perilaku dari sekelompok orang tersebut
3. Tempat, yaitu dimana kegiatan tersebut dilaksanakan, dan
4. Waktu berlangsungnya kegiatan, yaitu waktu spesifik saat aktivitas berlangsung

Secara konseptual, sebuah aktivitas dapat terdiri dari sub-sub aktivitas yang saling berhubungan sehingga terbentuk sistem aktivitas atau *activity system* (Rapoport, 1986).

Keempat komponen tersebut dalam kajian arsitektur dan perilaku disebut dengan istilah seting perilaku (*behavior setting*). Contoh dari seting perilaku ini dapat dijumpai dalam kehidupan sehari-hari antara lain : dalam suatu seting bank, pasar kecil, sederet pedagang kaki lima, dan lain-lain. *Behavior Setting* kemudian dijabarkan lagi menjadi :

- ❑ *System of Setting* yaitu sistem tempat atau ruang yang diartikan sebagai rangkaian dasar unsur-unsur fisik atau spasial yang mempunyai hubungan tertentu dan terkait hingga dapat dipakai untuk suatu kegiatan tertentu.
- ❑ *System of Activity* atau sistem kegiatan yaitu suatu rangkaian perilaku yang secara sengaja dilakukan oleh satu atau beberapa orang, dimana sistem ini akan merefleksikan motivasi (*motivation*), sikap (*attitude*) dan pengetahuan (*knowledge*) tentang dunia dalam batasan income, kompetensi dan *cultural norm* (Chapin dan Brail, 1969, Porteous, 1977, dalam Jon Lang, 1987).

Aktivitas terjadi pada seting, sehingga dapat dikatakan bahwa sistem aktivitas terjadi pada suatu sistem seting tertentu. Sistem seting adalah suatu organisasi dari seting-seting ke dalam suatu sistem yang berkaitan dengan sistem kegiatan manusia (Rapoport, 1986). Konsep ini timbul dari kenyataan bahwa manusia tidak mungkin dapat memahami apa yang terjadi di suatu seting tanpa mengetahui apa yang terjadi di seting lain. Dengan kata lain, apa yang terjadi dalam suatu seting tertentu sangat dipengaruhi oleh penggunaan seting lainnya.

Dalam konteks *system of setting* ini ditegaskan bahwa tidak semua orang mempunyai hak dan dapat secara langsung terintegrasi dalam sistem kegiatan yang berlangsung dalam seting tertentu. Jadi yang perlu diperhatikan adalah kita berhadapan dengan sekelompok orang atau kelompok yang mempunyai persepsi atau nilai-nilai yang sama atau mirip dan melakukan suatu rangkaian kegiatan atau perilaku tertentu untuk makna dan tujuan tertentu yang telah mereka sepakati. Jadi, sekelompok manusia dapat membentuk suatu *behavior setting* yang berbeda, tergantung nilai-nilai, kesempatan dan keputusan yang dibentuk oleh kelompok tersebut.

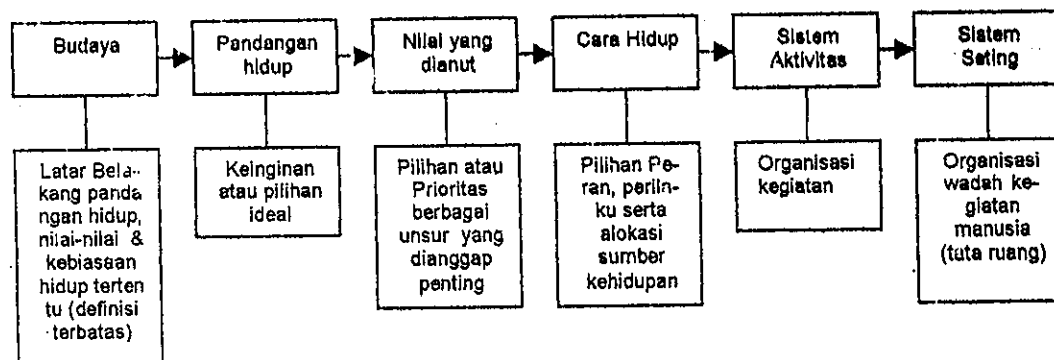


Diagram 2.4.1 : Hubungan antara Budaya, Perilaku, Sistem Aktivitas dan Sistem Seting
(Sumber : Amos Rapoport, 1977)

2.4.1.2. Pembentukan Perilaku Manusia

Perilaku manusia tertentu melalui proses yang dipengaruhi oleh faktor internal seseorang dan faktor eksternal sekitarnya, antara lain posisi dan peran aspek visual lingkungan. Perilaku pejalan kaki mewarnai hubungan antara pejalan kaki dengan lingkungannya. Penataan lingkungan binaan kota dapat mengarahkan perilaku pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya.

Proses interaksi manusia terhadap lingkungannya diawali melalui penginderaan-nya terhadap lingkungan yang membentuk persepsi, kemudian diproses secara bersamaan antara alam kesadaran yang dipengaruhi factor budaya dan pengalaman dengan motivasi danminatnya membentuk pola tingkah laku sebagai tindakan manusia. Dalam kondisi normal, indera penglihatan mempunyai peran lebih penting daripada indera lain dalam mempengaruhi perilaku manusia karena kecepatan rangsangan yang tinggi dan jarak jangkauan yang lebih jauh.

2.4.1.3. Interaksi Manusia dan Perilaku di Lingkungan Spasialnya

Meskipun manusia adalah faktor utama yang berpengaruh pada proses pembentukan ruang dan lingkungan binaan, namun dalam kenyataannya, perilaku manusia (pengguna bangunan atau lingkungan dalam kawasan tertentu) akan dipengaruhi oleh kondisi bentukan arsitektur atau ruang kota tersebut (terjadi interaksi antara perilaku manusia dan lingkungan spasialnya). Perilaku adalah suatu tanggapan atau reaksi individu yang terwujud dalam perbuatan atau sikap dalam suatu waktu tertentu (Purwodarminto, 1976, Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1989:657). Sedangkan spasial adalah realitas yang berhubungan dengan ruang dan tempat (Purwodarminto, 1976, Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1989:857). Dengan demikian maka perilaku spasial dapat dimengerti sebagai suatu reaksi individu yang terwujud dalam perbuatan atau sikap yang berhubungan dengan ruang dan tempat (lokasi) dalam suatu waktu tertentu.

Downs, RM dan Stea (1973), menyebutkan bahwa perilaku spasial manusia tergantung pada peta kognitif individu yang bersangkutan terhadap lingkungan spasialnya.

Dan berkenaan dengan hal ini **Barker (1968)** berpendapat bahwa perilaku tidak ditentukan oleh lingkungan atau sebaliknya, tetapi kedua hal tersebut saling menentukan dan saling berkaitan. Perilaku manusia dalam lingkungannya merupakan proses interaksi antara manusia dengan lingkungan yang menyangkut motivasi dan kebutuhan individu ataupun sosial. Sedangkan **Rapoport (1977)** mengemukakan bahwa individu atau kelompok memilih privasi atau interaksi, tergantung dengan siapa ia berkomunikasi, dalam kegiatan apa, kapan waktunya, dan dimana tempatnya.

Menurut **Rapoport dan DH. Sommers (1972)**, Interaksi yang terjadi antara manusia dan lingkungan merupakan interaksi antara sistem kognisi dan sistem lingkungan (fisik). Sedangkan fenomena perilaku merupakan bentuk interaksi antara manusia (baik individu maupun kelompok/organisasi) dengan lingkungan/seting fisiknya. Apabila dalam berinteraksi manusia tersebut berada dalam suatu kelompok/organisasi/institusi, maka organisasi tersebut juga akan mempengaruhi fenomena perilaku atau hubungan yang dihasilkan antara manusia pengguna seting, seting fisik dan organisasi (**Weisman, 1981**).

Namun **Gifford (1987)** menyatakan bahwa interaksi juga dapat menggambarkan jarak antar pribadi. **Edward T. Hall (1966)** dalam hal ini telah membuat klasifikasi tingkatan jarak manusia dalam melakukan kontak sosial adalah jarak yang berbeda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial, yaitu :

1. Jarak Intim (*Intimate Distance*)

- a. Fase Dekat (0-15 cm), merupakan jarak kasih sayang dan perlindungan, dimana pandangan tidak tajam dan vokal tidak lagi memegang banyak peran di sini.

- b. Fase Jauh (15-45 cm), merupakan jarak sentuhan; pandangan terdistorsi karena terlalu dekat, suara rendah (berbisik) dan bau jelas tercium.

2. Jarak Pribadi (*Personal Distance*)

- a. Fase Dekat (0,45-0,75 M), merupakan jarak dominasi karena berada dalam jangkauan pandangan distorsi akibat fokus melelahkan, tetapi bentuk tiga dimensi maupun tekstur terlihat jelas. Pada jarak ini hubungan manusia mempengaruhi perasaannya. Contohnya, seseorang berjarak dengan orang lain yang dia kenal akan berbeda kesannya dibandingkan jika orang tersebut belum dikenalnya.
- b. Fase Jauh (0,75-1,20 M), merupakan jarak yang memadai untuk pembicaraan soal pribadi; pandangan baik, gerakan tangan terlihat dan suara sedang/ perlahan.

3. Jarak Sosial (*Social-Consultative Distance*)

- a. Fase Dekat (1,20-2,10 M), merupakan batas dominasi karena jaraknya cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detil wajah jelas dan suara normal, jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal. Orang yang bekerja sama atau dalam pertemuan-pertemuan menjaga jarak ini. Jika satu pihak duduk dan lainnya berdiri, akan memberi kesan dominasi.
- b. Fase Jauh (2,10-3,00 M), pada jarak ini manusia dapat dilihat utuh tanpa banyak menggerakkan mata, seperti jarak bila orang memamerkan pakaian, pandangan terlihat penuh tetapi tidak terlalu detil. Jarak fase jauh merupakan jarak yang dekat untuk hubungan formal bisnis dan sosial, dimana harus dijaga adanya kontak visual.

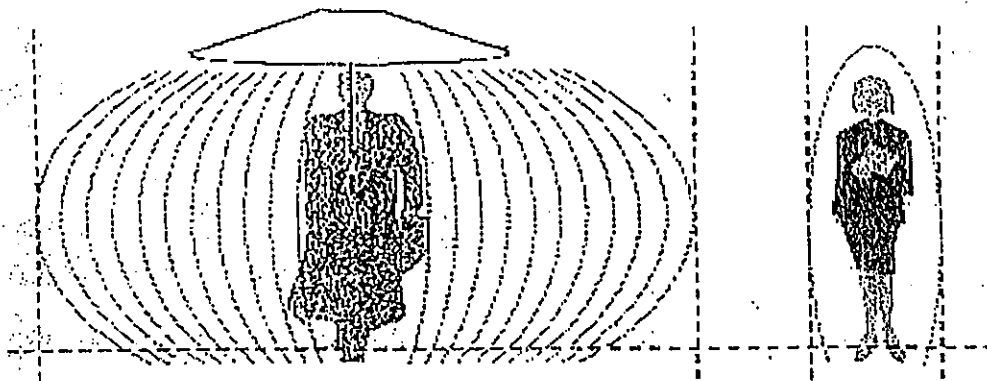
4. Jarak Publik (*Public Distance*)

- a. Fase Dekat (3,60-7,50 M), merupakan jarak yang memadai untuk orang yang belum saling mengenal karena pada jarak ini seseorang masih dapat menghindar atau bertahan jika terancam. Suara keras, cara berbicara dan gaya bahasa berubah dan berhati-hati (formal).
- b. Fase Jauh (Lebih dari 7,50 M), merupakan jarak yang tepat antara tokoh dan massa. Pada jarak ini suara normal dan ekspresi tidak begitu jelas sehingga membutuhkan penguat suara dan penunjang seperlunya. Dibutuhkan gerakan-gerakan untuk memperkuat ekspresi, pengucapan harus jelas dan tidak boleh terlalu cepat. Jarak ini juga mempengaruhi penampilan.

Lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku (Krasner, Ullman, 1973, dalam Boedjojo, 1986). Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

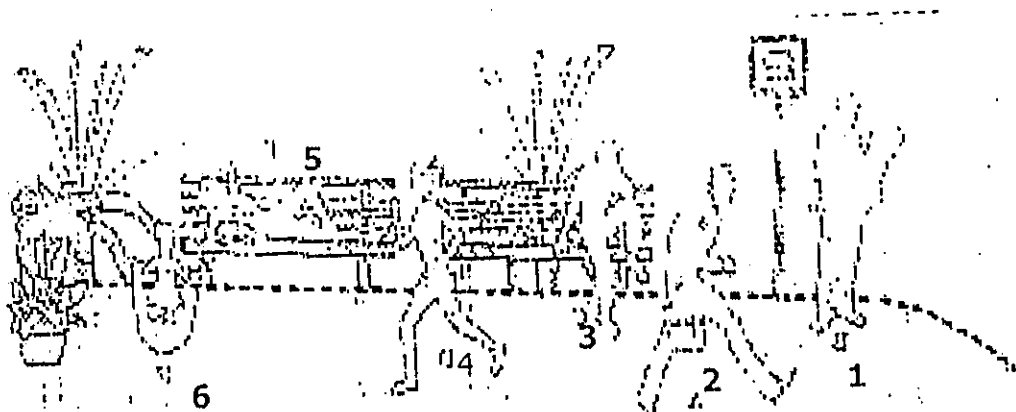
2.4.1.4. Perilaku Pejalan Kaki di Lingkungan Spasialnya

Perilaku masing-masing pejalan kaki akan berbeda-beda sesuai dengan kondisi lingkungan dan aktivitasnya, misalnya pada dimensi ruang berjalan kaki di suatu area jalur pedestrian tertentu. Sebagaimana besaran ruang, kebutuhan ruang pejalan kaki pada suatu area jalur pejalan kaki dapat berubah drastis tergantung pada cuaca. Pada saat hujan, seseorang yang menggunakan payung akan memenuhi ruang sepuluh kali lebih besar dari biasanya yang dibutuhkan untuk berjalan.



Gambar 2.4.1 : Karakter Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki
(Sumber : **Brambilla, 1977**)

Disamping itu faktor psikologi juga mempengaruhi pergerakan pejalan kaki. Ketersediaan ruang mempunyai efek terhadap perilaku manusia. Jika ruang yang tersedia terlalu sempit bagi pejalan kaki untuk melakukan aktivitasnya, arus pejalan kaki yang sebenarnya akan terganggu. Pada dasarnya, pejalan kaki dapat memilih dua hal, yaitu : ingin duduk bersama-sama dengan orang lain atau tidak, berpartisipasi atau hanya mengamati. Semua perilaku manusia tersebut dipengaruhi oleh kepribadian, faktor budaya, norma sosial dan pantangan. Kecenderungan seperti inilah yang bisa menjadikan tolok ukur penilaian manusia (**Brambilla, 1977**). Lebih lanjut dikatakan bahwa pembatasan-pembatasan fisik di luar pejalan kaki dapat memberikan pengaruh kuat pada pilihan arah pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari.



KETERANGAN

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1. Kegiatan berjalan | 5. Kegiatan berbaring |
| 2. Kegiatan berdiri | 6. Kegiatan bermain |
| 3. Kegiatan duduk | |
| 4. Kegiatan lari | |

Gambar 2.4.2 : Kegiatan Pejalan Kaki
(Sumber : Brambilla, 1977)

Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung di sepanjang jalur pejalan kaki, apabila di sepanjang jalur tersebut tidak terdapat elemen pendukung, tidak banyak pejalan kaki yang mau berjalan di atasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan. Kegiatan pejalan kaki dapat digolongkan menjadi enam, yaitu : berjalan, berdiri, dan duduk, adalah kegiatan yang paling banyak dilakukan. Keenam kegiatan tersebut berdasarkan kepentingannya masih dapat dibagi lagi dalam tiga jenis kegiatan, yaitu :

1. **Kegiatan utama (Necessary Activity)**, meliputi kegiatan berjalan untuk berbelanja, berdiri menunggu bus dan duduk istirahat setelah berjalan lama. Kegiatan ini berjalan terus tanpa terpengaruh kondisi dan cuaca;
2. **Kegiatan pilihan (Optional Activity)**, meliputi kegiatan berjalan-jalan santai, berdiri untuk menikmati pemandangan, duduk berjemur dan melihat pemandangan yang lalu lalang; serta
3. **Kegiatan lanjutan (Following Activity)** atau kegiatan sosial.

Dalam perancangan *Pathway*, disamping dimensi untuk menampung aktivitas berjalan dua orang saat berpapasan, perlu pula dipikirkan atau dirancang tempat dimana orang yang bersangkutan dapat berhenti (*the optional activity*) dan duduk berjemur untuk membantu agar orang-orang dapat bercakap-cakap bersama (*the following activity*).

Proses aktivitas yang baik adalah apabila kegiatan tambahan (*optional activity*) lebih besar daripada kegiatan utama (*necessary activity*) dan kegiatan sosial (*following activity*). Sebaliknya, suatu proses aktivitas dikatakan buruk apabila kegiatan utama (*necessary activity*) lebih besar daripada kegiatan tambahan (*optional activity*) dan kegiatan sosial (*following activity*).

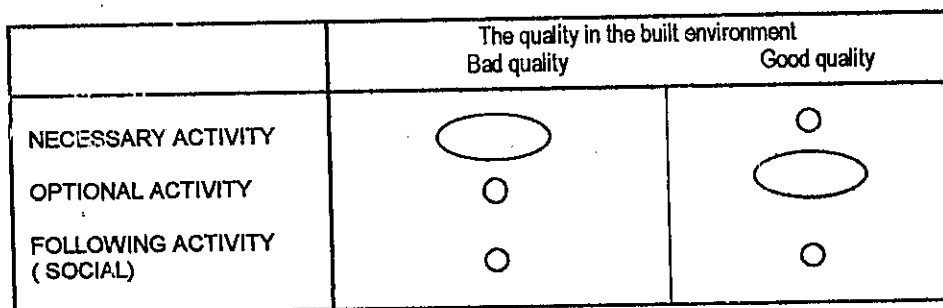


Diagram 2.4.2 : Proses Aktivitas Pejalan Kaki
(Sumber : Jan Gehl, 1980)

2.4.2. Respon Manusia Terhadap Lingkungan

2.4.2.1 Respon terhadap Lingkungan Fisik

Menurut Sarlito S. Wirawan, 1992, dikatakan bahwa Manusia akan memberikan respon sebagai tanggapan psikologis terhadap lingkungan fisik yang ditempatinya. Roger Barker, 1968, juga menyatakan bahwa manusia akan bertindak laku sesuai dengan setingnya sebagai upaya untuk menyesuaikan diri atau membuat keselarasan. Dalam hal ini tingkah laku atau norma tingkah laku akan disesuaikan dengan seting. Namun Amos

Rapoport (1976) menyatakan bahwa kemungkinan sifat manusia yang diambil dalam menganalisis pengaruh lingkungan fisik terhadap perilaku adalah :

- a. *Environmental Determinism* : Lingkungan fisik akan mempengaruhi perilaku manusia
- b. *Environmental Possibilism* : pandangan tentang lingkungan fisik yang membatasi perilaku manusia
- c. *Environmental Probabilism* : pandangan tentang lingkungan fisik yang akan memberikan kemungkinan mengadakan pilihan.

2.4.2.2 Pemahaman Lingkungan (*Environmental Learning*)

Pemahaman Lingkungan (*Environmental Learning*) diartikan sebagai keseluruhan proses yang berputar dari pembentukan kognisi, skemata dan peta mental, sebagaimana yang dapat dilihat pada tabel berikut :

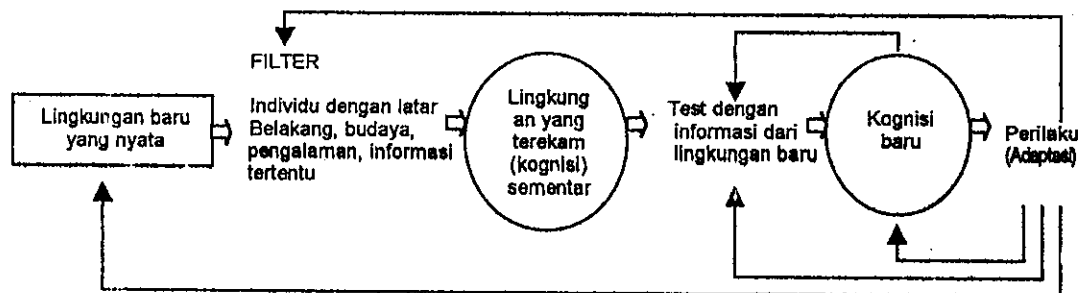


Diagram 2.4.3 : Model Pemahaman Lingkungan
(Sumber : Amos Rapoport, 1977 dalam Haryadi & B. Setiawan, 1995)

Setiap menjumpai suatu lingkungan baru, setiap orang berusaha membentuk kognisinya terhadap lingkungan tersebut berdasar latar belakang pendidikan, kultur serta

pengalamannya. Konsep mengenai pemahaman lingkungan (*Environmental Learning*) menegaskan bahwa persepsi lingkungan seseorang sangat bersifat subyektif dan dinamis. Menurut Rapoport, beberapa unsur penting yang berperan dalam proses pengartian lingkungan yang subyektif antara lain : Tingkat kompleksitas unsur atau obyek (*Level of Complexity*), *Urban Grain* dan tekstur, Skala, tinggi dan kepadatan bangunan, Warna, material, detil, Manusia : bahasanya, cara berpakaian, dll., Tanda-tanda, Tingkat aktivitas, Pemanfaatan ruang, Tingkat kebisingan, Tingkat penerangan, Unsur alami, serta Bau dan kebersihan.

Masing-masing unsur akan secara keseluruhan mempengaruhi proses pengartian, pemahaman serta preferensi seseorang terhadap suatu lingkungan. Tugas arsitek dan perencana kota adalah menyusunnya secara optimal agar semakin banyak orang dapat memahami, mengartikan dan menyenangi lingkungan tersebut.

2.4.2.3 Kualitas Lingkungan (*Environmental Quality*)

Keseluruhan proses pemahaman lingkungan, pada akhirnya akan menghasilkan persepsi tentang kualitas lingkungan atau *Environmental Quality Perception*. Konsep ini sangat penting karena tujuan utama kajian arsitektur lingkungan dan perilaku adalah untuk mencapai secara optimal kualitas lingkungan yang baik. Adapun definisi Kualitas Lingkungan secara umum adalah suatu lingkungan yang memenuhi preferensi imajinasi ideal seseorang atau sekelompok orang, yang seyogyanya dipahami secara subyektif, yakni dikaitkan dengan aspek-aspek psikologis dan sosio-kultural masyarakat yang menghuni suatu lingkungan (bukan hanya aspek fisik dan bio kimianya saja, terutama aspek kebersi-

han). Subyektifitas mengenai kualitas lingkungan ini harus dipahami karena proses desain lingkungan merupakan proses tawar-menawar (*trade-off*) tentang kualitas lingkungan.

2.4.3.. Proses Dasar Perilaku

Sikap adaptasi akan menghasilkan suatu reaksi psikologis seseorang pada lingkungannya (Robert Gifford, 1987) yaitu dengan :

- a. Mengubah diri agar sesuai dengan lingkungannya (autoplastis), atau
- b. Mengubah lingkungan agar sesuai dengan dirinya (alloplastis).

Tujuan dari kedua sikap adaptasi tersebut adalah untuk tercapainya motivasi orang tersebut dalam lingkungannya. Adapun proses dasar dari perilaku seseorang dapat digambarkan dalam skema sebagai berikut :

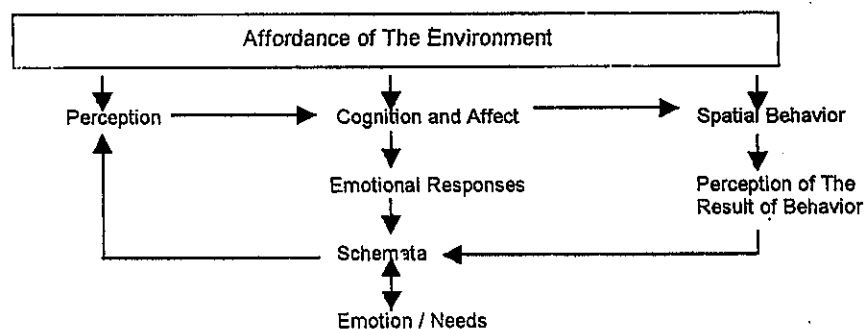


Diagram 2.4.4 : Proses Dasar Perilaku Seseorang
(Sumber : Jon Lang, 1987)

2.4.3.1 Motivasi

Motivasi merupakan akar dari perilaku, sehingga motivasi yang berbeda akan menghasilkan perilaku yang berbeda pula. Lang (1987) mengemukakan bahwa kekuatan

yang mendorong di belakang perilaku. Perilaku diarahkan menuju kepuasan kebutuhan. Karenanya, teori desain lingkungan sangat penting didasarkan pada konsep kebutuhan manusia. Sedangkan menurut Boedojo, 1986, Motivasi adalah suatu kompleksitas proses psikologik yang bersifat : Energetik (dilandasi oleh adanya energi), Keterangsangan (disulut oleh stimulus) dan Keterarahan (tertuju pada sasaran). Sesuai dengan arah pemunculan proses motivasi, dapat dibedakan faktor pendorongnya yaitu :

1. *Push Factor* : hal-hal pada diri individu yang menimbulkan motivasi, seperti berbagai macam kebutuhan organis, psikis dan sosial.
2. *Pull Factor* : yang berada di dalam lingkungan di luar individu dan dapat merangsang timbulnya motivasi, seperti sarana dan prasarana untuk memenuhi berbagai kebutuhan.

2.4.3.2 Persepsi

Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Tahap awal hubungan manusia dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara manusia dengan lingkungannya. Manusia tampil dengan perilakunya, sedangkan obyek-obyek tersebut tampil dengan kemanfaatannya. Hasil interaksi individu dengan obyek di lingkungannya akan menghasilkan persepsi.

Estetika lingkungan dipengaruhi oleh kesukaan (preferensi) terhadap lingkungan yang berbeda-beda. S. Kaplan dan R. Kaplan (Fisher, 1984) menyatakan bahwa preferensi ditentukan oleh beberapa hal, yaitu keteraturan (coherence), tekstur (kasar / lembutnya

suatu pemandangan), keakraban dengan lingkungan, keleluasaan ruang pandang, kemajemukan rangsang dan misteri atau kerahasiaan yang tersembunyi dalam pemandangan.

2.4.3.3 Pemenuhan Kebutuhan Manusia

Abraham Maslow, 1984, mengemukakan lima jenis kebutuhan manusia yaitu :

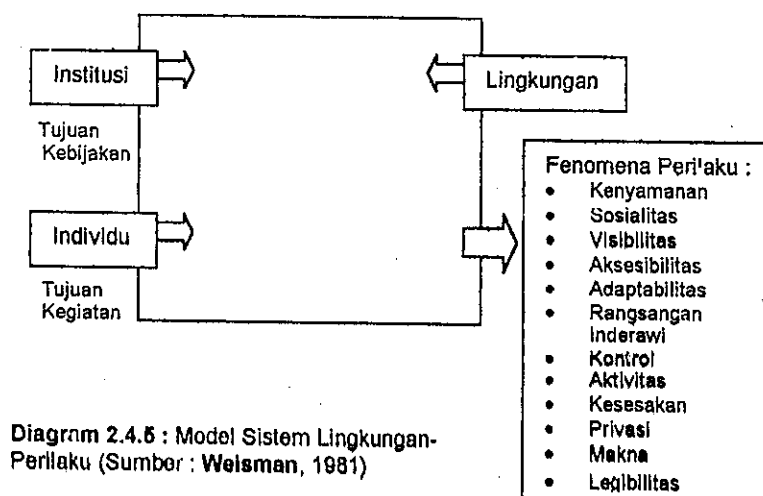
1. Kebutuhan fisik, seperti makan, minum, tidur dan sebagainya
2. Kebutuhan keamanan, yaitu rasa aman pada diri manusia yang berupa :
 - a. Keamanan Fisik, yaitu rasa aman yang didapat secara lahiriah seperti berlindung di dalam rumah, menghindari bahaya binatang buas dan iklim atau cuaca.
 - b. Keamanan Ekonomi, yaitu keinginan manusia untuk tidak mengalami kerugian secara materil.
3. Kebutuhan akan pengakuan dan cinta, yaitu persahabatan, identitas dan sebagainya
4. Kebutuhan penghargaan, yaitu popularitas, harga diri, pengakuan diri, kecenderungan manusia untuk diakui martabatnya oleh lingkungan.
5. Kebutuhan aktualisasi diri yaitu keinginan manusia untuk memenuhi segenap keperluannya, pengakuan akan keberadaannya, dan pengembangan diri.

2.4.4. Atribut Lingkungan

Lingkungan, menurut **Krasner dan Ullman** (1973, dalam **Boedojo**, 1986), merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut agar

tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan efisien dalam interaksi dengan lingkungan.

Individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan seting. Manusia, baik individu maupun kelompok berinteraksi dalam seting. Proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga antara manusia dengan lingkungan yang disebut dengan atribut. Hubungan antara manusia yang menggunakan seting fisik untuk melakukan kegiatan atas dasar tujuan tertentu, menghasilkan fenomena perilaku yang disebut sebagai *atribute*. Atribut adalah kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman manusia; merupakan produk organisasi, individu dan seting fisik sebagaimana gambar Model Sistem Lingkungan Perilaku yang dikemukakan oleh Weisman (1981) berikut ini :



2.4.4.1. Jenis Atribut Lingkungan

Bila diamati dengan seksama, model di atas berkaitan dengan tiga komponen pokok, yaitu : (1) tempat atau seting; (2) fenomena perilaku atau atribut; dan (3) kelompok

pemakai (organisasi dan individu). Selanjutnya **Weisman** mengemukakan beberapa istilah yang terkait dengan atribut tersebut sebagai berikut :

1. **Kenyamanan** adalah keadaan lingkungan yang memberikan rasa 'sesuai' kepada panca indera dan antropometrik disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya. Antropometri adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lainnya serta kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda dan mikro lingkungan.
2. **Sosialitas** adalah tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu seting. Suatu tingkat dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial. Perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi.
3. **Visibilitas** adalah kemampuan dapat melihat tanpa terhalang secara visual pada obyek yang dituju, berkaitan dengan jarak yang dirasakan manusia. **Hesselgren** (1975) mengungkapkan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak tersebut bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi juga menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada dan tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.
4. **Aksesibilitas** adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan, terutama yang berkaitan dengan sirkulasi dan visual. Menurut **Michael Jones** (1996), sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minimum ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 meter serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-

liku dan tidak membahayakan). Hal ini juga berlaku terhadap komponen lingkungan bangunan untuk memenuhi akses dan komponen seting.

5. **Adaptabilitas** adalah kemampuan lingkungan untuk dapat menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya. **Rapoport (1977)** mengungkapkan adanya kenyataan bahwa pada seting yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda, dan akan berusaha menyesuaikan diri dengan budayanya. Sedangkan **Lang (1987)** berpendapat bahwa lingkungan mempunyai daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik. Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman estetika yang berbeda.
6. **Rangsangan inderawi** (*sensory stimulation*) adalah kualitas dan intensitas perangsang sebagai pengalaman/pengaruh yang dirasakan oleh indra manusia.
7. **Kontrol** adalah kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori serta membatasi ruang, untuk mengantisipasi atau mencegah bahaya yang muncul tiba-tiba. Hal tersebut dapat dipenuhi bila seseorang dapat dengan leluasa mengamati lingkungan sekitarnya.
8. **Aktivitas** adalah perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus-menerus terjadi dalam suatu lingkungan.
9. **Kesesakan** adalah perasaan tingkat kepadatan (*density*) di dalam suatu lingkungan atau situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan

hankan ruang pribadinya. Namun Hollahan (1982) mengemukakan bahwa kesesakan adalah respon subyektif terhadap ruang yang sesak, dan *density* adalah kendala ruang (*spatial constraint*).

10. **Privasi** adalah keinginan atau kecenderungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya, yang terdiri atas :

- c. Keinginan untuk tidak diganggu secara fisik dan terwujud dalam tingkah laku menarik diri, seperti : keinginan untuk menyendiri, keinginan untuk menjauh dari pandangan atau gangguan suara tetangga/lalu lintas serta keinginan untuk intim, baik dengan keluarga atau orang tertentu.
- d. Keinginan untuk menjaga kerahasiaan diri yang terwujud dalam tingkah laku dengan hanya memberi informasi yang dianggap perlu, seperti : keinginan merahasiakan jati diri, keinginan untuk tidak mengungkapkan diri terlalu banyak pada orang lain serta keinginan untuk tidak terlihat tetangga.

11. **Makna** adalah kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna-makna individual atau kebudayaan bagi manusia.

12. **Legibilitas** adalah suatu kemudahan bagi seseorang untuk mengenai atau memahami elemen-elemen kunci dan hubungan dalam suatu lingkungan yang menyebabkan orang tersebut menemukan arah atau jalan.

David Canter (1977, dalam YB.Diliawan, 2003) mengatakan bahwa suatu ruang merupakan akumulasi hubungan antara aktivitas, atribut fisik dan konsepsi. Aktivitas apa yang terjadi dengan konsepsi tingkah laku atau perilaku yang dimiliki dalam lingkungan fisik tersebut dan tingkah laku manusia mempunyai hubungan dengan caranya berpikir.

Dalam hubungannya dengan penelitian untuk memperoleh gambaran perilaku pengguna Jalur Pedestrian di pusat kota Magelang ini, maka perlu dikaji apa yang dipikirkan pengguna ruang dan diaktualisasikan dalam pola tingkah lakunya di setting tersebut.

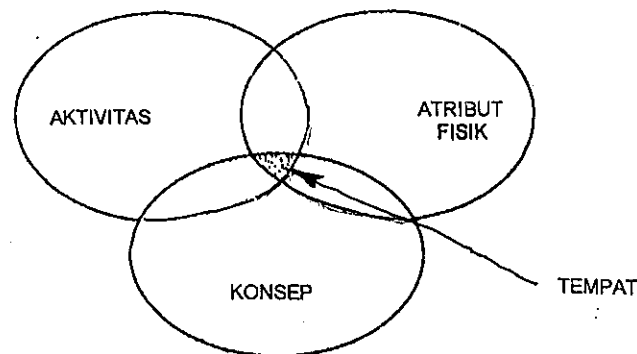


Diagram 2.4.6 : Diagram Model Tempat / Ruang
(Sumber : David Canter, 1977)

2.4.4.2. Privacy, Territoriality dan Personality

Privasi adalah keinginan atau kecenderungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya. Dengan kata lain, privasi merupakan hasrat atau kehendak untuk mengontrol akses fisik maupun informasi terhadap diri sendiri dari pihak orang lain. Privasi ini berhubungan dengan atribut lain seperti : *personal space*, teritori, isolasi dan *crowding*. *Personal Space* sendiri pada dasarnya adalah perwujudan dari privasi itu dalam bentuk ruang (*space*). Alan Westin (1967) mendasarkan privasi atas beberapa tipe dorongan (*impuls*) dan keinginan akan hal-hal sebagai berikut :

- *Solitude* yaitu dorongan karena adanya keinginan menyendiri
- *Intimacy* yaitu keinginan untuk berdekatan dengan orang lain
- *Anonymities* yaitu adanya dorongan untuk tidak diketahui identitasnya

- Reserve yaitu adanya batas yang tidak bisa ditembus orang lain

Sedang Teritorialitas adalah suatu pola tingkah laku yang ada hubungannya dengan kepemilikan atau hak seseorang atau sekelompok orang atas sebuah tempat atau suatu lokasi geografis. Pola tingkah laku ini mencakup personalisasi dan pertahanan terhadap gangguan dari luar (Hollahan, 1982). Teritori menurut Fisher (1984) terdiri dari :

1. Teritori Primer yaitu tempat yang sangat pribadi sifatnya dan hanya boleh dimasuki oleh orang luar yang sangat akrab
2. Teritori Sekunder yaitu tempat yang dimiliki bersama oleh sejumlah orang yang sudah cukup saling mengenal
3. Teritori Publik yaitu tempat terbuka untuk umum

Adapun Personalitas menurut Jon Lang (1987) adalah suatu tanda dari suatu tempat, atau dengan penambahan obyek di dalam suatu ruang untuk menunjukkan tempat miliknya. Dalam kaitan ini, Edward T. Hall (1966, 1974) juga membangun empat level klasifikasi berdasarkan jarak sosial dalam berinteraksi antara personalnya sebagai berikut :

1. *Intimate distance* atau Jarak yang intim adalah satu kontak fisik yang dekat, yaitu antara 9-18 inch;
2. *Personal Distance* atau jarak personal adalah suatu jarak minimum dari interaksi antara orang yang tidak intim atau dengan kata lain merupakan suatu jarak dimana intervensi oleh orang lain akan dirasakan mengganggu oleh seseorang, yaitu antara 1,5-4 kaki;
3. *Social-consultative distance* adalah jarak ruang manusia pada *casual gatherings* (berkumpul tanpa sengaja) dan dalam situasi kerja, yaitu antara 4-12 kaki;

4. *Public distance* adalah ketika seseorang menjauh lebih dari 12 kaki, sehingga interaksinya menjadi bersifat publik.

2.4.4.3. Basic Human Desire

Basic Human Desire adalah tuntutan atau keinginan dasar manusia yang harus diperhitungkan untuk dipenuhi, dimana tuntutan ini ada beberapa jenis, yaitu

1. *Adventure*, dimana setiap orang sering mempunyai kerinduan untuk *adventurous* karena adanya rasa ingin tahu (*curiosity*)
2. *Security* atau rasa aman, dimana setiap orang menginginkan terciptanya rasa aman di lingkungannya antara lain *political security*, *religious security*, dan *physical security*.
3. *Prestige*, dimana setiap orang memilikinya karena menginginkan adanya *recognition* (pengakuan) dari orang lain dalam masyarakatnya. *Prestige* ini dalam prakteknya dapat terwujud dalam aktivitas sosial maupun intelektual.
4. *Companionship* yaitu keinginan setiap orang akan adanya kebersamaan dan perkawanan secara naluriah.
5. *Comfort* atau kenyamanan, diinginkan oleh setiap orang baik secara *physical*, *spiritual*, maupun *intellectual*.

2.4.5. Pemetaan Perilaku (*Behavioral Mapping*)

Teknik *Behavioral Mapping* yang dikembangkan Ittelson tahun 1970an (Haryadi, B.Setiawan, 1995:82) merupakan teknik yang memiliki kekuatan utama pada aspek spasialnya. Artinya, dengan teknik ini akan didapatkan sekaligus suatu bentuk informasi

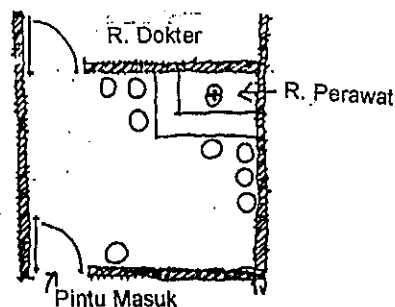
mengenai suatu fenomena (terutama perilaku individu atau kelompok) yang terkait dengan system spasialnya. *Behavioral Mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan berbagai kegiatannya. Tujuannya adalah menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan antara perilaku tersebut dengan wujud perancangan yang spesifik. Untuk melakukan pemetaan perilaku ini terdapat dua cara yaitu :

- a. *Place-centered Mapping* (pemetaan berdasarkan tempat)
- b. *Person-centered Mapping* (pemetaan berdasarkan manusianya)

2.4.5.1. Place - Centered Mapping

Teknik ini digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan, atau mengakomodasi perilakunya dalam situasi waktu dan tempat tertentu. Langkah yang harus dilakukan adalah :

- a. membuat sketsa tempat atau seting beserta unsur fisik yang diperkirakan akan mempengaruhi perilaku penggunanya
- b. membuat daftar perilaku yang akan diamati dan mencatat perilaku yang terjadi dalam *coding system*.

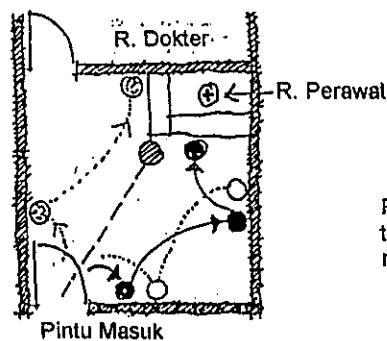


Pasien menempatkan dirinya di sekitar ruang perawat untuk mempermudah memperoleh informasi

Gambar 2.4.3 : Contoh *Place-Centered Mapping* pada Ruang Tunggu Pasien
(Sumber : Haryadi & B.Setiawan, 1995:84)

2.4.5.2. Person - Centered Mapping

Teknik ini menekankan pada pergerakan manusia dalam satu periode tertentu. Dengan demikian teknik ini akan berkaitan dengan satu atau beberapa lokasi namun peneliti hanya akan berhadapan dengan seseorang/kelompok yang khusus diamati. Pengamatan dapat dilakukan secara kontinyu atau hanya pada periode tertentu saja, tergantung dari tujuan penelitiannya.



Pasien bergerak dari satu tempat ke tempat lain di dalam usahanya mendekati ruang perawat

Gambar 2.4.4 : Contoh Person-centered Mapping pada Ruang Tunggu Pasien
(Sumber : Haryadi & B.Setiawan, 1995:85)

Adapun langkah yang harus dilakukan adalah :

- a. memilih sampel person yang akan diamati perilakunya
- b. mengikuti pergerakan / aktivitas yang dilakukan sekelompok orang yang diamati
- c. membuat catatan dan sketsa pada suatu peta dasar yang disiapkan

2.5. GENERAL CONCEPTS

Berdasarkan teori-teori yang telah dikemukakan di atas, maka dapat disusun suatu *General Concepts* dan Kerangka Teori sebagai berikut :

1. Jalur Pedestrian :

1.1. Menurut David Sucher (1995) Kriteria Jalur Pejalan kaki adalah sebagai berikut :

- a. *Continuity* (Kontinuitas) : rutenya lancar, dapat dilakukan sewaktu-waktu
- b. *Length* (Jarak, panjang) : jalurnya tidak boleh terlalu panjang
- c. *Width* (Lebar) : jalur pejalan kaki sangat ideal jika cukup lebar untuk 2 orang berpapasan.

1.2. Kriteria perancangan jalur pejalan kaki menurut Utermann (1984) adalah :

- a. *Safety* (Keamanan)
- b. *Convenience* (Menyenangkan)
- c. *Comfort* (Kenyamanan)
- d. *Attractiveness* (Daya Tarik)

2. Ruang Publik

2.1. *Public Space* adalah lahan yang digunakan publik dimana publik dapat memiliki akses fisik maupun visual atau *Public Realm* yang di dalamnya terjadi interaksi manusia untuk melakukan aktivitas fungsional, ritual, maupun politik-sosial-budaya, baik pribadi atau yang melibatkan kelompok/komunitas, dalam bentuk kegiatan rutin sehari-hari maupun secara periodik (*periodic festivities*).

2.2. Kebutuhan akan *Public Space* menurut Trancik (1986), meliputi :

- a. kebutuhan akan kesan perspektif dan vista dari *urban scene*,
- b. rekreasi dan komunikasi, serta
- c. penghubung suatu tempat dengan tempat lainnya.

3. Perkembangan dan Pemanfaatan Lahan Pusat Kota

3.1. Faktor yang mempengaruhi lokasi kegiatan kota (Eko Budihardjo, 1993) adalah :

- a. Faktor Spasial (Geografis) : Faktor Internal dan Eksternal

- b. Faktor Aspasial : Tidak berkaitan dengan ruang (Politik, Ekonomi, Budaya)

3.2. Berkembangnya pusat kota menjadi kawasan perdagangan atau komersial berawal dari keberadaannya yang memiliki aksesibilitas tinggi, lokasi, kepadatan kota, keterkaitan dengan masa lalu dan masa mendatang (Lynch, 1982) serta gaya sentrifugal (Gallion, Eisner, 1975) yang disebabkan oleh :

- a. faktor kenyamanan fungsional : keberadaannya terhadap aksesibilitas
- b. kuaaitas daya tarik tapak : keberadaannya terhadap *activity support* lainnya
- c. daya tarik fungsi : keberadaannya dalam penyediaan sarana-prasarana

4. Aktivitas dan Perilaku Manusia

4.1. Empat komponen Aktivitas manusia (Bechtel, Zeisel, 1987) yang disebut *Behavior*

Setting yaitu :

- a. Pelaku : sekelompok pelaku kegiatan
- b. macam aktivitas : aktivitas atau perilaku kelompok
- c. tempat : dimana kegiatan dilaksanakan, dan
- d. waktu berlangsungnya aktivitas.

4.2. Proses Aktivitas menurut Jan Gehl (1980), yaitu :

- a. *Necessary activities* (kegiatan utama)
- b. *Optinnal activities* (kegiatan pilihan)
- c. *Following activities* (kegiatan lanjutan atau sosial)

4.3. Jenis Atribut menurut Weisman (1981) yaitu :

- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------------|
| a. Kenyamanan, | b. Sosialitas, | c. Visibilitas, |
| e. Aksesibilitas, | e. Adaptabilitas, | f. Rangsangan Inderawi, |
| g. Kontrol, | h. Aktivitas, | i. Kesesakan, |

- j. Privasi, k. Makna, l. Legibilitas

4.4. Sikap adaptasi menurut Gifford menghasilkan reaksi psikologis seseorang pada lingkungannya, yaitu dengan :

- a. Autoplastis, dan
- b. Alloplastis

Faktor pendorong motivasi sesuai arah kemunculan menurut Boedojo adalah :

- 1. Push factor
- 2. Pull factor

Maslow mengemukakan lima jenis kebutuhan manusia yaitu :

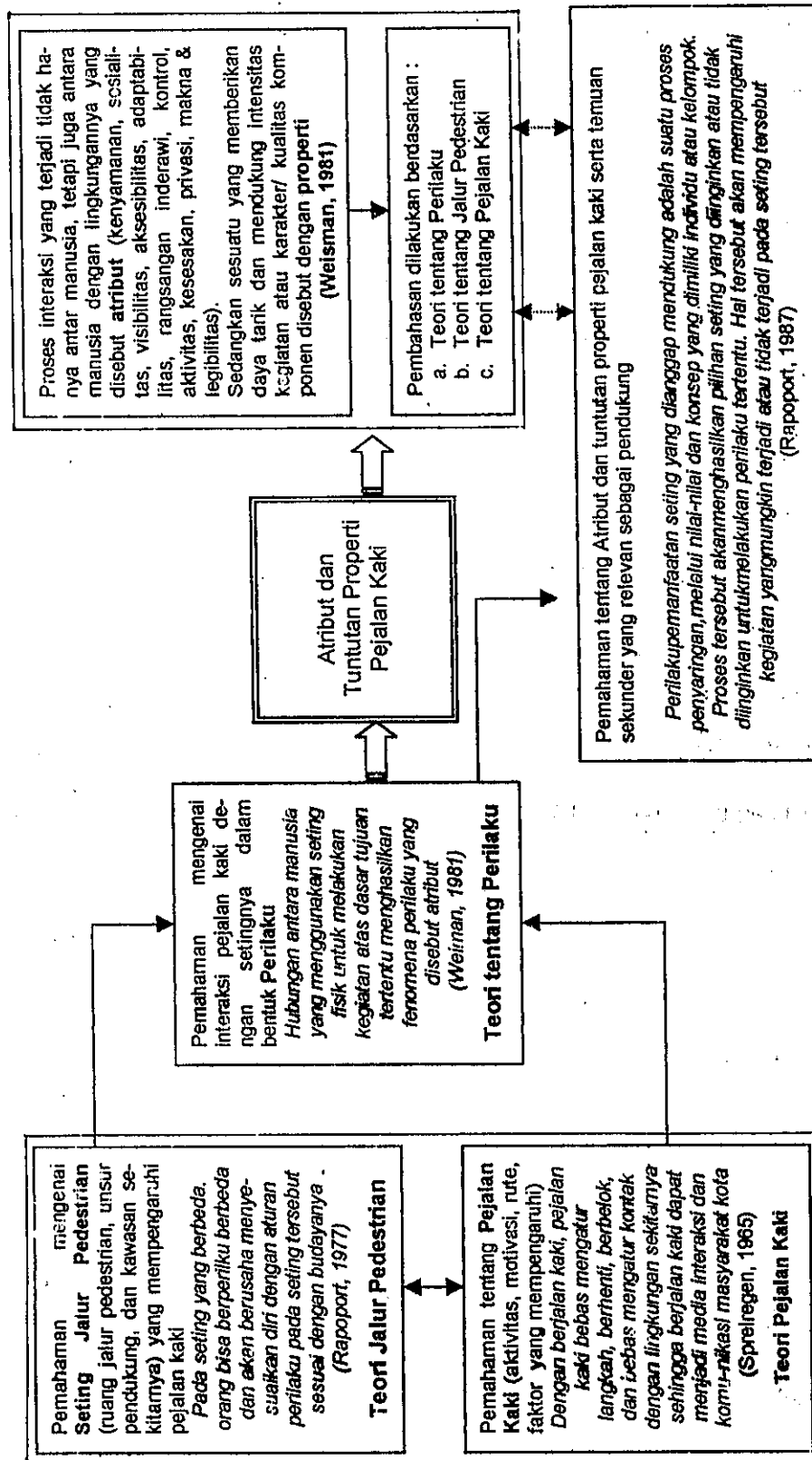
- 1. Kebutuhan fisik
- 2. Kebutuhan keamanan
- 3. Kebutuhan akan pengakuan dan cinta
- 4. Kebutuhan penghargaan
- 5. Kebutuhan aktualisasi diri

4.5. Pemetaan Perilaku (*Behavioral Mapping*) yang dikembangkan Ittelson meliputi :

- a. *Place-Centered Mapping* (pemetaan berdasarkan tempat)
- b. *Person-Centered Mapping* (pemetaan berdasarkan manusianya)

General Concepts di atas diperkuat dengan beberapa teori lain yang dikemukakan oleh Rapoport, Brambilla, Jon Lang, Syaifudin, Wirawan, dan lain-lain pada Tinjauan Pustaka yang mengkaji temuan dengan pemaknaan. Adapun landasan teori sebagai landasan penelitian dalam hal ini dapat disusun dalam diagram berikut :

Diagram 2.4.7 : Landasan Teori Pendukung
Sumber : Analisis Pribadi dan Literatur, 2004



Bab 3 RANCANGAN PENELITIAN

3.1. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan Metodologi Kualitatif Rasionalistik yang berusaha menggali data/fenomena atau gambaran kondisi obyek sebagaimana adanya dengan menggunakan pendekatan perancangan kota, arsitektur lingkungan dan perilaku manusia lewat pemetaan perilaku dan pembahasan dengan teori *Modelling Environment Behavior System* dari Gerald D. Weisman (1981) disamping teori-teori penunjang lainnya.

Menurut Noeng Muhadjir (2000), dalam metoda Kualitatif Rasionalistik ini, proses pengujian kebenaran tidak hanya diukur dengan empiri sensual (indera manusia), tapi dilanjutkan dengan pemaknaan atas empiri sensual tersebut dengan menggunakan kemampuan pikir (empiri logik) dan ketajaman akal budi (empiri etik). Proses berfikir reflektif dalam rasionalisme tidak terbatas pada proses linier antara sebab dan akibat, tetapi ada sejumlah proses mondar-mandir dalam tata fikir logik lainnya.

3.1.1. Metoda Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui kecenderungan atribut dan tuntutan properti pengguna (khususnya pejalan kaki) *public space* jalur pedestrian di kawasan pusat kota Magelang, maka penelitian ini menggunakan Metoda Kualitatif Rasionalistik yang bersifat Deskriptif yang tujuannya adalah untuk menggambarkan sifat

yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab-sebab dan gejala-gejala tertentu (Sevilla, 1993, dalam YB. Diliawan, 2003).

Kondisi spasial yang ada kemudian dianalisis secara kualitatif lewat *Content of Analysis* yang merupakan analisis ilmiah tentang isi pesan suatu komunikasi, yang mencakup klarifikasi tanda-tanda yang dipakai dalam komunikasi dan menggunakan criteria sebagai dasar klasifikasi (Muhajir, 1992). Sedangkan untuk mengamati indikasi atribut yang dapat dikenali dari ragam aktivitas manusianya dalam menggunakan jalur pedestrian kawasan alun-alun kota, dilakukan teknik **Behavioral Mapping** (pemetaan perilaku), dimana teknik ini memiliki kekuatan utama pada aspek spasialnya, terutama mengenai atribut individu maupun kelompok yang terkait dengan kondisi spasialnya.

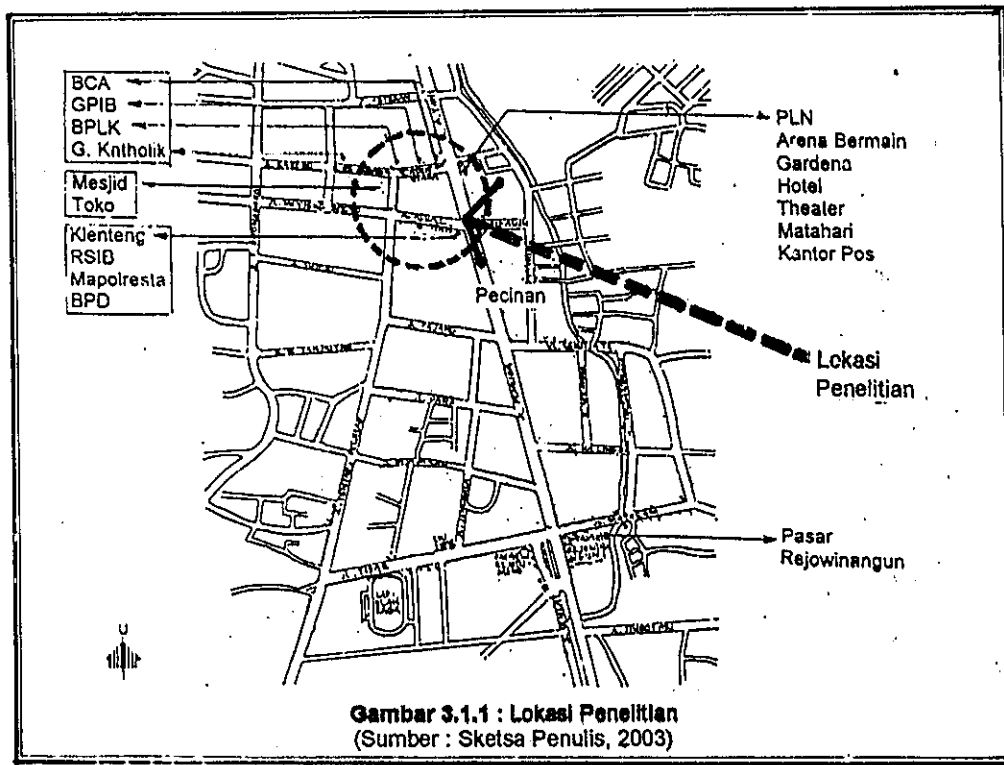
3.1.1.1. Landasan Dasar dan Obyek Wilayah Penelitian

Landasan dasar penelitian yang bertujuan mencari dan menentukan keragaman perilaku pejalan kaki yang diawali dengan pengamatan terhadap seluruh kegiatan yang terjadi di sepanjang jalur pedestrian kawasan alun-alun kota Magelang ini (Jalan Alun-alun Utara, Tentara Pelajar, Alun-alun Selatan dan A. Yani) ditentukan berdasarkan fakta dan fenomena yang selalu terjadi dan berlangsung secara terus-menerus sehingga diperoleh gambaran dari perilaku pejalan kaki di seting aktivitas masing-masing.

Adapun wilayah penelitian yang dipilih adalah jalur pedestrian sebagai ruang publik di pusat kota Magelang (Jawa Tengah), dengan segala kondisi yang ada, yaitu Jalur

Pedestrian sekitar/sekeliling alun-alun kota yang berada dalam wilayah administrasi empat kelurahan, yaitu Kelurahan Magelang, Panjang, Kemirirejo dan Cacaban sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Jalur pedestrian Jalan Alun-alun Utara
- Sebelah Timur : Jalur Pedestrian Penggal Jalan A. Yani
- Sebelah Selatan : Jalur Pedestrian Jalan Alun-alun Selatan
- Sebelah Barat : Jalur Pedestrian Penggal Jalan Tentara Pelajar



Pengamatan diarahkan pada aktivitas yang terjadi di sepanjang jalur pejalan kaki di sekeliling dan seberang Timur alun-alun, serta lingkungan fisik yang membentuk dan mempengaruhi suasana di sekitar jalur tersebut, yaitu keragaman fungsi bangunan, parkir kendaraan, aktivitas pedagang kaki lima dan elemen lain yang dianggap berkorelasi terhadap interaksi manusia dengan lingkungannya, yaitu jalur pedestrian sebagai seting aktivitas.

3.1.1. 2. Variabel yang Dipelajari

Dalam penelitian ini variabel yang dipelajari meliputi komponen operasional penelitian, yaitu :

1. **Variabel Terikat**, yaitu pada keberadaan fisik dan spasial jalur pedestrian di kawasan penelitian, dengan melihat hal-hal sebagai berikut :
 - a. Kondisi fisik dan spasial jalur pedestrian di kawasan alun-alun kota saat ini;
 - b. Keterkaitan, daya tarik, posisi bangunan, parkir serta ragam aktivitas ekonomi, sosial-budaya di kawasan penelitian maupun faktor yang mempengaruhi perkembangan kawasan seperti tata guna lahan, faktor lokasi dan gaya sentrifugal;
 - c. Elemen pendukung jalur pedestrian seperti vegetasi dan *street furniture*
2. **Variabel Bebas**, yaitu atribut pengguna kawasan di seting jalur pedestrian sebagai *public space* di pusat kota, dengan melihat hal-hal berikut :
 - a. Kecenderungan atau pola aktivitas dan perilaku spasial pengguna/pengunjung jalur pedestrian sebagai *public space* di kawasan alun-alun pusat kota;
 - b. Pola sirkulasi dan pergerakan pengguna/pejalan kaki di jalur pedestrian;
 - c. Tempat atau lokasi yang diminati dan berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki;
 - d. Kecenderungan / indikasi atribut pengguna kawasan dalam kaitannya dengan properti yang ada, seperti kenyamanan, sosialitas, aksesibilitas, visibilitas, adaptabilitas, dan lain-lain yang juga terkait dengan tuntutan propertinya.
3. **Variabel Kontrol**, yaitu berupa kebijakan pemerintah kota seperti RUTRK, Peraturan yang berkaitan dengan pedagang kaki lima, dan lain-lain.

3.1.2. Bahan Atau Materi Penelitian

Dalam melakukan penelitian dari kasus yang diamati di ruang publik jalur pedestrian di tepi alun-alun Kota Magelang yang digunakan sebagai seting aktivitas penggunaannya, maka data yang diperlukan adalah jenis seting yang ada, jenis aktivitas yang terjadi, komponen properti yang mendukung aktivitas pengguna kawasan, macam integrasi dan konflik yang muncul, serta ragam upaya solusinya.

Berdasarkan konsep sistem perilaku Weisman (1981), dikatakan bahwa sistem perilaku lingkungan memiliki tiga unsur yaitu : (a) tempat (*place/setting*), (b) pengguna (*users/occupants*), dan (c) atribut (kualitas hubungan seting dengan perilaku). Dengan demikian terdapat tiga komponen utama yang akan diamati yaitu : (a) seting fisik atau ruang publik dalam aspek fisiknya; (b) aktivitas atau hal-hal yang dilakukan oleh pengguna kawasan di setingnya; (c) atribut yang muncul dari hubungan seting ruang publik dan perilaku pengguna kawasan.

Adapun bahan atau materi pertanyaan yang digunakan untuk mengetahui aktivitas yang terjadi di ruang publik tersebut adalah :

- Aktivitas pengunjung/pengguna jalur pedestrian di kawasan alun-alun
Untuk wawancara dengan pengunjung, hal-hal yang perlu diketahui adalah motivasi/tujuan utama pergi ke lokasi tersebut, aktivitas apa yang akan dilakukan dan barang/jasa apa yang ingin diperoleh.
- Kondisi Fisik dan Spasial yang ada, hal yang diobservasi meliputi kondisi fisik jalur pedestrian, perlengkapan jalan, ruang yang terbentuk dan kondisi ruang/lingkungan sekitar lokasi PKL.

3.1.3. Alat yang Digunakan Dalam Penelitian

Alat-alat yang digunakan untuk mengumpulkan data dari pengguna jalur pedestrian di kawasan tersebut, seperti pejalan kaki, pedagang kaki lima, konsumennya dan kondisi fisik maupun spatial kawasan *public space* tersebut adalah sebagai berikut :

1. Gambar situasi dan peta kawasan alun-alun di pusat Kota Magelang
2. *Masterplan* dan Rencana Tata Ruang Kota dari Pemerintah Kota Magelang
3. Alat perekam gambar berupa kamera foto, alat perekam audio (*Tape Recorder*) untuk melakukan wawancara, meteran, kertas dan alat gambar untuk mencatat dan mendapatkan gambaran visual dari perubahan fisik kawasan pusat kota yang diamati.
4. Daftar pertanyaan (kuesioner) sebagai bahan acuan dalam mewawancarai pengguna.

3.1.4. Langkah Penelitian

Sesuai dengan fenomena masalah dan tujuan penelitian, maka secara garis besar dapat disusun langkah-langkah penelitian sebagai berikut :

1. Tahap Persiapan

- a. Melakukan observasi umum
- b. Mengambil data sekunder
- c. Membuat dan menyusun pertanyaan untuk responden
- d. Membuat sketsa lingkungan fisik dan fenomena aktivitas yang terjadi serta pengambilan foto untuk validitas data

- e. Tahap *Try Out*, merupakan suatu uji coba yang dilakukan sebelum wawancara untuk mengetahui tingkat validitas dan reliabilitasnya.
- f. Melakukan wawancara umum untuk mengetahui respon responden dan menentukan sampel representatif untuk mewakili responden yang ada.

2. Tahap Pelaksanaan

- a. Melakukan observasi lapangan dengan metoda pemetaan perilaku dengan *person-centered mapping* maupun *place-centered mapping*.
- b. Melakukan wawancara tak terstruktur kepada responden tertentu yang secara representatif dianggap dapat mewakili fenomena yang ada.
- c. Setelah seluruh data terkumpul, dilakukan pengelompokan data yang sesuai dengan kelompok variabel operasionalnya masing-masing.
- d. Menganalisis dan membuat interpretasi data
- e. Menarik kesimpulan dari analisis data
- f. Melakukan pembahasan
- g. Menarik kesimpulan penelitian dan menyusun saran atau rekomendasi penelitian
- h. Membuat laporan penelitian

3.2. PENENTUAN POPULASI DAN SAMPEL

Populasi yang menjadi obyek penelitian yaitu pengguna *public space* jalur pedestrian di kawasan alun-alun dengan penentuan populasi sebagai sampel penelitian adalah pengguna jalur pedestrian, khususnya pejalan kaki baik pengunjung kawasan, beraktivitas di atasnya maupun yang sekedar lewat dan pengguna lain sebagai tambahan.

Sampel penelitian merupakan sebagian dari populasi yang ada dan dianggap mewakili populasi yang ada. Mengingat populasi dari *public space* tersebut sangat beragam okupasinya, maka sampel ditentukan dengan menggunakan cara *purposive sampling*. Sampel dipilih dengan kriteria tertentu, berdasarkan teori tertentu sesuai dengan tujuan penelitian. Hal ini dilakukan agar sampel benar-benar mewakili (bersifat representatif) terhadap fenomena yang ada (Starus & Corbin, 1990).

Mengingat lokasi penelitian yang menjadi tempat pengambilan sampel merupakan ruang publik yang jumlah populasinya tidak pasti, maka jumlah sampel tidak dapat ditentukan secara prosentase. Penetapan jumlah sampel ditetapkan di lapangan dengan prinsip kejenuhan informasi atau hingga informasi yang didapatkan jenuh, dengan pertimbangan ketajaman penelitian dan seleksi responden serta kondisi setiap zona/seting yang diteliti. Adapun kriterianya adalah sebagai berikut :

1. Pengguna yang diambil secara acak sebagai responden adalah pengguna tidak tetap atau pengunjung yang tidak setiap hari berada di kawasan tersebut, dengan aktivitas seperti berbelanja dan pengguna jasa lainnya.
2. Pengguna yang setiap hari beraktivitas di kawasan tersebut, seperti pengguna yang tujuan kedatangannya untuk mencari penghasilan (karyawan kantor dan toko, dll).

3.3. RANCANGAN OPERASIONAL PENELITIAN

3.3.1. Variabel Penelitian

Variabel merupakan obyek penelitian atau yang menjadi titik perhatian dari suatu penelitian, dimana terdapat dua jenis variabel yaitu variabel bebas atau *independent*

variable dan variabel akibat yang disebut variabel terikat atau *dependent variable* (Arikunto, 1989). Adapun jenis variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Variabel Terikat : Jalur Pedestrian di kawasan alun-alun pusat Kota Magelang
- b. Variabel Bebas : Atribut serta tuntutan properti pengguna, khususnya pejalan kaki di masing-masing seting lokasi penelitian

3.3.2. Definisi Judul

3.3.2.1. Definisi Konseptual

- a. Jalur Pedestrian adalah media yang memudahkan pergerakan warga kota dari satu tempat ke tempat lain dengan moda jalan kaki, baik untuk tujuan perjalanan fungsional, rekreasi maupun yang tidak terikat waktu.
- b. Pusat Kota berdasarkan *Concentric Zone Theory* adalah suatu kawasan/ bagian kota dimana dari bagian ini kota berawal, dan kemudian berkembang secara meluas sejajar ke arah paling luar membentuk pola gelang, dengan klasifikasi pusat kota sebagai *Central Business District* (CBD) yang berfokus pada perdagangan; kemasyarakatan; dan permukiman penduduk berpendapatan rendah, sedang sampai tinggi;
- c. Atribut adalah kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman manusia; merupakan produk organisasi, individu dan seting fisik.
- d. Pengguna yang dimaksud dalam penelitian ini adalah individu/organisasi yang melakukan aktivitas di jalur pedestrian, seperti naik-turun kendaraan, makan dan minum, bermain, berjalan kaki untuk sekedar lewat maupun aktivitas lainnya.

Dengan demikian, maka Jalur Pedestrian di Pusat Kota Ditinjau dari Atribut Penggunaanya dapat dimaksudkan sebagai media pergerakan warga kota yang ditempuh dengan moda jalan kaki untuk beragam tujuan di kawasan inti kota, ditinjau dari kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman pengguna yang melakukan aktivitas di atasnya. Dimana atribut ini merupakan produk organisasi/individu dan setting fisik.

3.3.2.2. Definisi Operasional

a. **Aktivitas Pengguna Jalur Pedestrian**, indikator yang dapat diukur adalah :

1. Jenis aktivitas, yang meliputi ragam/jenis dan sifat kegiatan
2. Waktu aktivitas, yang meliputi alokasi waktu dan frekuensi beraktivitas
3. Perilaku spasial, meliputi sikap dan tingkah laku pengguna

b. **Setting Jalur Pedestrian**, dengan indikator yang dapat diukur meliputi :

1. Kondisi fisik yang meliputi jenis ruang publik, bentuk, luasan, batasan, suasana, dan bahan/material ruang.
2. Kondisi spasial, yang terdiri atas :
 - Kondisi ruang tempat aktivitas pengguna kawasan, yang meliputi tata letak, orientasi dan sirkulasi ruang
 - Kondisi ruang di sekitar tempat aktivitas pengguna yang berpengaruh terhadap aktivitas tersebut, seperti tempat parkir dan lalu lintas di jalan raya
3. Aspek yang berkaitan dengan atribut dan properti seperti aksesibilitas, ketersediaan wadah, kesesuaian dengan aktivitas, dan antropometrik.

3.3.3. Penentuan Zonasi dan Seting Penelitian

Penentuan kasus sebagai obyek penelitian terdiri atas hal yang berkaitan dengan seting dan pengguna ruang tersebut (pejalan kaki) dengan uraian sebagai berikut :

1. *Public Space* Jalur Pedestrian, dimana ruang publik yang diamati meliputi kondisi alamiah dari lokasi yang merupakan seting aktivitas pengguna di sekitar jalur pedestrian kawasan alun-alun, seperti di jalur pedestriannya sendiri, tepi jalan, tempat menyeberang, lokasi sektor informal maupun lokasi parkir kendaraan.
2. Pengguna Jalur Pedestrian khususnya pejalan kaki yang lewat, datang atau berbelanja ke kawasan alun-alun, dan lain-lain, dimana yang diamati meliputi aktivitas dan pergerakan (sirkulasi) orang tersebut di ruang publik jalur pedestrian.

Adapun kriteria dalam menentukan zonasi dan seting yang dipilih adalah :

1. Kondisi Non Fisik atau *Spatial Condition*

Kondisi keruangan yang terkait dengan kondisi jalur pedestrian yang berhubungan dengan aktivitas dan perilaku penggunanya yaitu orientasi, *view* yang tertangkap, sirkulasi dan lain-lain.

2. Kondisi Fisik

Kondisi fisik lokasi penelitian berdasarkan lokasi setingnya yaitu kondisi vegetasi, komponennya, bentuk, dimensi, batasan, dan material pelingkupnya.

Dalam pembagian setiap zona, data yang dikaji terkait dengan fungsi bangunan sekitar seting, atribut, kondisi dan dimensi jalur pedestrian, parkir dan aspek lain yang berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki yang masing-masing dibagi menjadi dua atau tiga seting aktivitas sebagai berikut :

a. **Zona 1** : Jalan Alun-alun Utara, dibagi menjadi :

Seting A (Jalur Pedestrian di sepanjang deretan tenda Pedagang Kaki Lima, dimana pada badan jalan di bagian tepinya ditempati oleh lokasi parkir kendaraan bermotor) dan Seting B (Jalur Pedestrian di pinggir pagar Taman Menara Air)

b. **Zona 2** : Penggal Jalan Tentara Pelajar, dibagi menjadi :

Seting C (Jalur Pedestrian di pinggir pagar Taman Menara Air hingga pertengahan alun-alun, yaitu pada batas jalan setapak yang membagi alun-alun menjadi Utara-Selatan) dan Seting D (Jalur Pedestrian di pinggir alun-alun dari jalan setapak hingga ujung alun-alun atau perempatan Jalan Alun-alun Selatan).

c. **Zona 3** : Jalan Alun-alun Selatan, dibagi menjadi :

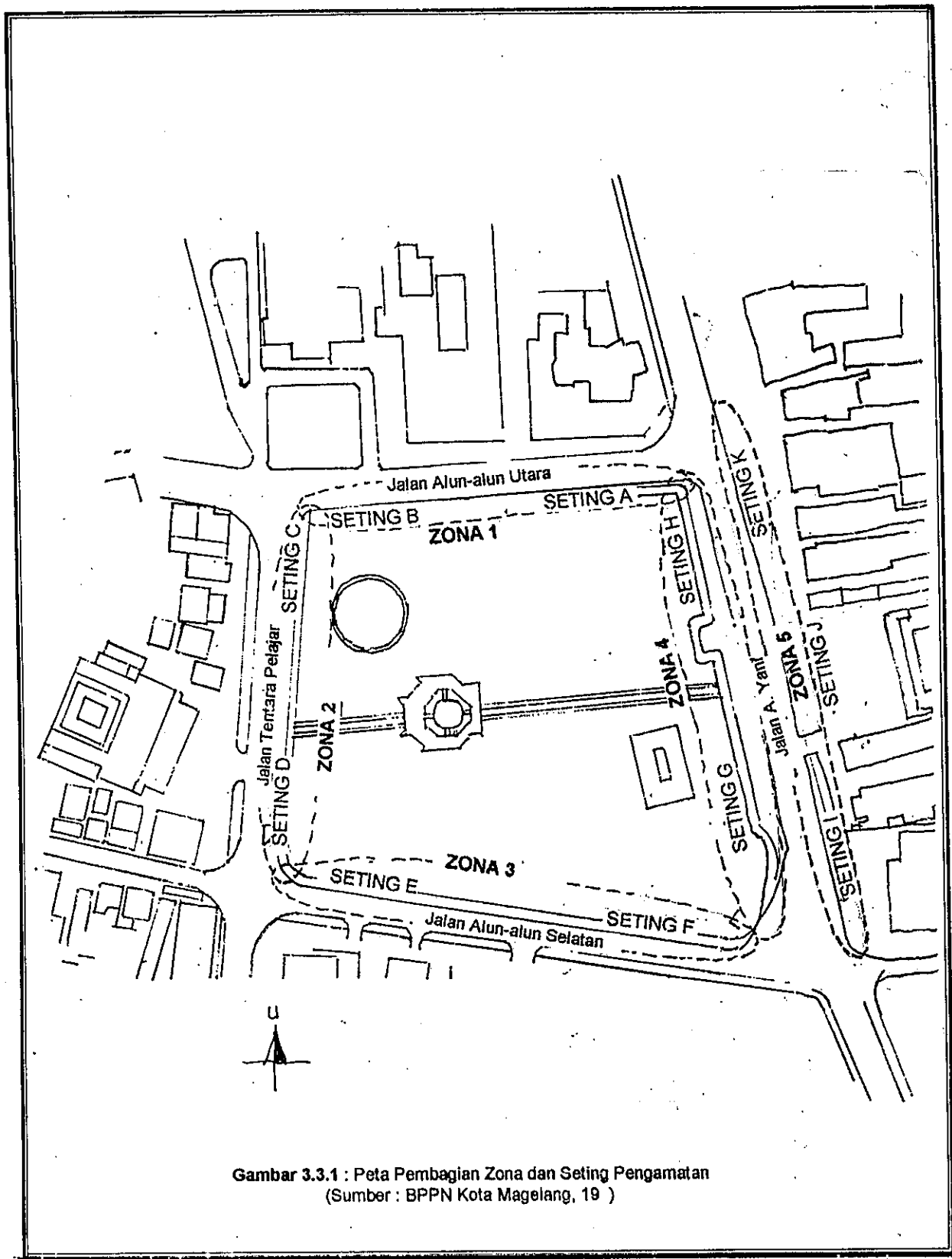
Seting E (Jalur Pedestrian dari ujung Jalan Alun-alun Selatan hingga seberang Mapolresta yang sering menjadi tempat masuk pelintas diagonal alun-alun) dan Seting F (Jalur pedestrian dari seberang Mapolresta hingga perempatan Jalan A.Yani.)

d. **Zona 4** : Penggal Jalan Ahmad Yani dibagi menjadi :

Seting G (Jalur pedestrian di tepi alun-alun, dari ujung Jalan A.Yani hingga jalan setapak alun-alun) dan Seting H (Jalur pedestrian dari jalan setapak alun-alun hingga ujung Jalan Alun-alun Utara).

e. **Zona 5** : Penggal Jalan A.Yani (sisi Timur) yang dibagi menjadi :

Seting I (jalur pedestrian sekitar Kantor Pos dari perempatan Jalan Sigaluh hingga batas pagar Matahari), Seting J (jalur pedestrian dari depan Matahari hingga Tidar Theater) dan Seting K (jalur pedestrian dari batas pagar Tidar Theater hingga depan Gardena dan Kid's Fun)



Gambar 3.3.1 : Peta Pembagian Zona dan Seting Pengamatan
(Sumber : BPPN Kota Magelang, 19)

3.4. CARA PENGUMPULAN DATA

Pengumpulan data dilakukan secara eksploratif untuk mengetahui seling aktivitas

yang diminati, aktivitas yang dilakukan serta alasan/tujuan/motivasi pengunjung kawasan untuk datang dan memilih seling tertentu. Observasi dibantu dengan kamera agar data lingkungan fisik dapat dideskripsikan dengan rinci dan terpercaya. Observasi dilakukan dengan teknik deskripsi dan eksplanasi pada masing-masing seling dan kasus sehingga dapat menghasilkan struktur data yang sistematis. Sedangkan hasil pengamatan disajikan dalam bentuk tabel, foto dan peta, yaitu :

- a. Peta seling aktivitas pengguna jalur pedestrian di kawasan alun-alun
- b. Peta aktivitas pengunjung jalur pedestrian
- c. Foto seling fisik

Pengumpulan data dilakukan peneliti dengan menggunakan empat cara yaitu:

1. Observasi/Pengamatan

- a. Observasi atau pengamatan pada perilaku spasial pengguna/pengunjung jalur pedestrian di sekeliling alun-alun dengan metoda Behavior Mapping (pemetaan perilaku) yang bertujuan untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasikan jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan antara perilaku tersebut dengan wujud perancangan fisik (Harjadi & B. Setiawan, 1995).

Metoda ini terdiri atas dua cara yaitu :

- a. *Place-centered mapping* (pemetaan berdasarkan tempat) adalah pengamatan terhadap perilaku dikaitkan dengan tempat dan aktivitas di tempat tersebut yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok

pengguna tersebut memanfaatkan, menggunakan, atau mengkomodifikasi perilakunya pada situasi, waktu dan tempat tertentu.

b. *Person-centered mapping* (pemetaan yang menekankan pada pergerakan manusianya pada kurun waktu tertentu). Teknik ini mempunyai kekuatan utama pada aspek spasialnya, artinya dengan teknik ini akan didapatkan sekilang suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena (terutama perilaku individu dan sekompok manusia) yang terkait dengan sistem spasialnya.

Menurut Ittelson, pemetaan perilaku secara umum mengikuti prosedur yang terdiri dari lima unsur dasar, yaitu :

1. Sketsa Dasar Area

Sketsa dasar area atau setting yang akan diobservasi, dilakukan dengan membuat sketsa setting tempat aktivitas pengguna kawasan yang akan diteliti

2. Definisi dan Bentuk Perilaku

Definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang diamati, dihitung dan dideskripsikan kemudian diagramkan. Bentuk perilaku tersebut menyangkut aktor/pelaku yang diamati, dimana dalam penelitian ini dikhususkan pada pengguna *public space* jalur pedestrian di kawasan alun-alun kota.

Rencana Waktu

3. Pengamatan yang akan dilakukan memerlukan satu rencana waktu yang jelas, dimana dalam penelitian ini pengamatan dilakukan selama 5 hari kerja dalam satu minggu (Senin-Jumat) yang masing-masing hari terdiri atas 2 sesi waktu dengan rencana sebagai berikut :

dengan rencana sebagai berikut :

- Adapun dasar pertimbangan dari pemilihan waktu dan sesi penelitian tersebut adalah sebagai berikut :
- Pukul 08.00-11.00 : waktu dimulainya berbagai aktivitas kawasan, seperti kedatangan para pekerja dan datang/pulang murid sekolah pagl, aktivitas olahraga murid di sekitar alun-alun, P.K.L pagi mulai membuka/mengemasi dagangannya, pertokoan mulai dibuka dan konsumen mulai datang, dll
 - Pukul 11.00-14.00 : berbagai aktivitas mencapai titik yang padat, seperti pergantian *shift* pekerja toko, aktivitas makan siang, murid sekolah pulang, aktivitas pengguna fasilitas jasa dan perkantoran, dll.
 - Pukul 14.00-17.00 : penutupan aktivitas kantor, pulang pekerja/pegawai dan murid sekolah, P.K.L sore-malam mulai menggelar dagangan, aktivitas perdagangan, dan aktivitas pendukung lainnya.
- Prosedur Sistematis yang jelas harus diikuti selama observasi
 - Sistem *Coding*, yang dilakukan untuk lebih mengefisienkan pekerjaan peneliti selama observasi di lapangan.
 - Observasi atau pengamatan pada jalur pedestrian khususnya kondisi fisik dan kondisi spasial yang memberi pengaruh pada perilaku penggunaannya.

Tabel : Waktu Penelitian

No.	Hari	Waktu Penelitian
1.	Senin	Pagl (08.00 - 11.00), Siang (11.00 - 14.00)
2.	Selasa	Siang (11.00 - 14.00), Sore (14.00 - 17.00)
3.	Rabu	Sore (14.00 - 17.00), Pagl (08.00 - 11.00)
4.	Kamis	Pagl (08.00 - 11.00), Siang (11.00 - 14.00)
5.	Jumat	Siang (11.00 - 14.00), Sore (14.00 - 17.00)

2. **Pengambilan sampel**, dengan cara *purposive sampling*, dimana populasi sampel penelitian yang meliputi pengunjung kawasan atau pengguna jalur pedestrian yang akan diteliti letaknya tersebar, sifatnya benar-benar heterogen dan tidak mudah dilakukan homogenisasi ke dalam sub-sub populasi, yaitu dengan :

- a. *Stratified Random* (Sampel acak yang distratifikasikan), misalnya pengguna yang akan diteliti dipilih berdasarkan tujuan kedatangannya ke kawasan tersebut
- b. *Area Sampling* (Sampel Wilayah), misalnya lokasi pengguna yang akan diteliti dipilih berdasarkan lokasi/wilayah/ koridor jalan yang ditempati.

3. Wawancara

Wawancara pada para pengguna jalur pedestrian (terutama pejalan kaki) di kawasan alun-alun ini bersifat terbuka, tidak terstruktur dan dilakukan bertahap yakni tahap pertama untuk mendapatkan data aktivitas dan tujuannya, kedua untuk mendapatkan peran kondisi jalur pedestrian terhadap kecenderungan aktivitas dan preferensi penggunaannya, dan kemudian mencari pengaruh kondisi spasial kawasan terhadap aktivitas penggunaannya.

3.5. METODA ANALISIS DATA

Analisis data adalah proses penyusunan data agar dapat ditafsirkan. Menyusun data berarti menggolongkannya dalam pola, tema atau kategorisasi. Sesuai dengan tujuan penelitian yang ingin dicapai, maka proses analisis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Analisis dilakukan dengan mengkuantifikasi hasil pengamatan melalui pembuatan

tabulasi sederhana yang menggambarkan frekuensi aktivitas maupun kondisi sehingga

agar didapatkan kecenderungan atribut pengguna *public space* di kawasan tersebut. Disini

terdapat tiga tahapan analisis yaitu :

1. Proses analisis diawali dengan mengkaji seluruh data/informasi yang didapat,

kemudian mengelompokkannya berdasarkan komponen kegiatan, aktor, tempat,

waktu, dan aspek-aspek yang terkait

2. Analisis melalui kesamaan isi (*content of analysis*), dilakukan untuk data yang

diperoleh dengan cara komunikasi atau wawancara verbal. *Content of analysis* ini

merupakan analisis ilmiah mengenai isi dan pesan komunikasi yang maksudnya

adalah untuk mencari kecenderungan tertentu dari berbagai peristiwa yang terjadi

dalam kurun waktu tertentu (Haryadi & B. Setiawan, 1990). Sedangkan

penyusunan dataanya dibantu dengan teknik deskripsi dan eksplanasi.

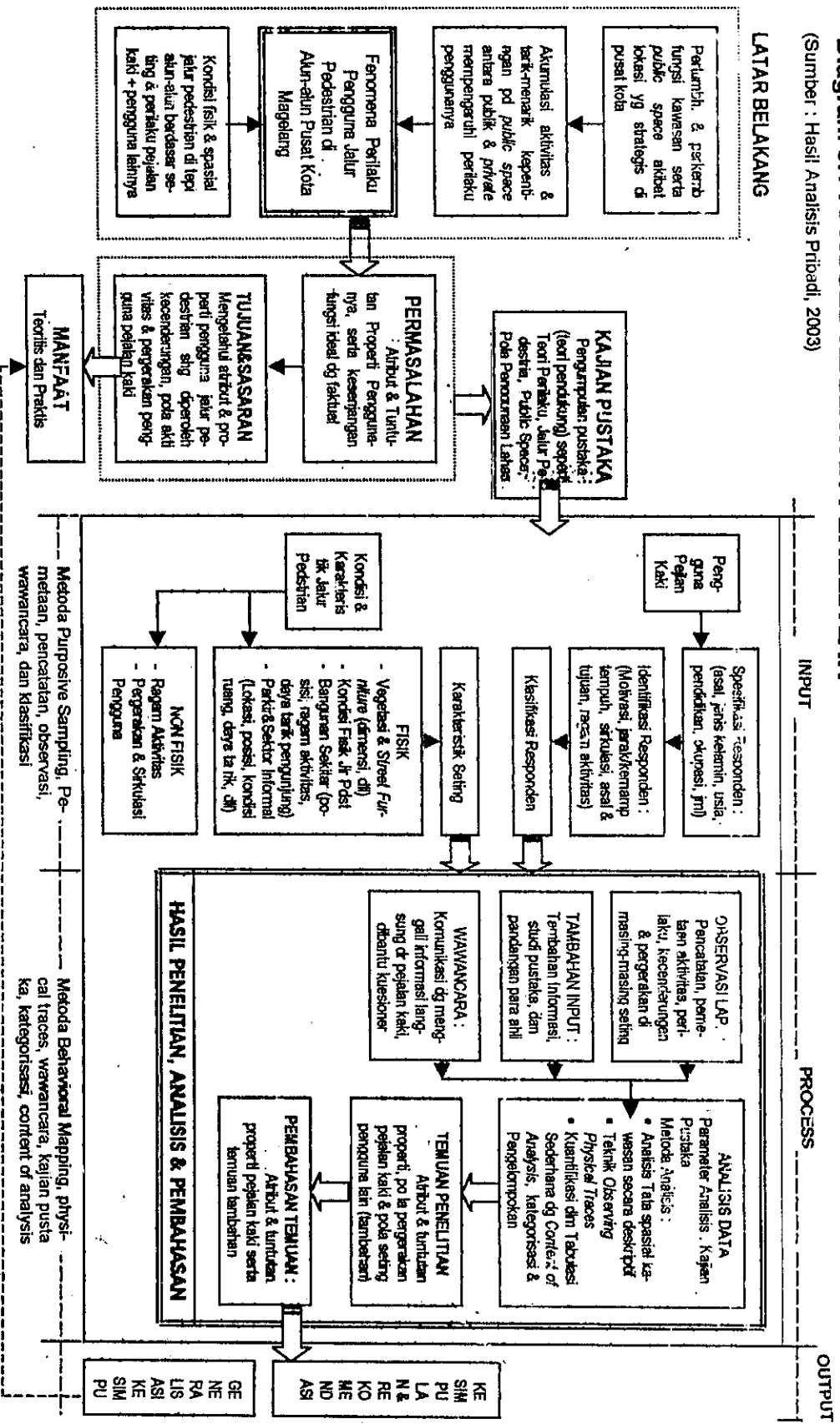
3. Fenomena yang diperoleh dari hasil tabulasi/tabel atribut kemudian dianalisis

untuk dikelompokkan berdasarkan karakternya untuk mendapatkan kecenderungan

atribut dan tautan properti pejalan kaki.

Diagram 3.1 : PROSES KEGIATAN PENELITIAN

(Sumber : Hasil Analisis Pribadi, 2003)



HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab 4

4.1. KONDISI UMUM DAERAH PENELITIAN DALAM KONTEKS KOTA

Kota Magelang yang berada di kaki gunung kecil yang dikenal sebagai Gunung Tidar, adalah sebuah kota sedang yang berhawa sejuk dan cukup hijau karena pepohonannya yang rimbun. Kota Magelang sendiri dibatasi oleh dua buah sungai di bagian Timur dan Barat kota serta dikelilingi oleh gunung-gunung yang menjulang tinggi yang seolah bertombak ingin menggapai bintang seperti 'temu gelang'. Konon kata dan kondisi inilah yang menjadi asal nama dari Kota Magelang ini.

4.1.1. Letak Geografis dan Kependudukan

Secara administratif, Kotamadya Daerah Tingkat II Magelang terletak di dalam Kabupaten Magelang dengan luas wilayah 1.812 Ha (18,12 M²), berpenduduk 115.863 jiwa (55.978 jiwa laki-laki (48,3%) dan 51.7% atau 59.885 jiwa perempuan), dengan laju pertumbuhan 0,47% dan kepadatan 6.394 jiwa/km² (Magelang Dalam Angka 2002) meliputi 2 kecamatan dan 14 kelurahan. Adapun batas administrasinya adalah :

Sebelah Utara	: Kecamatan Secang Kabupaten Magelang
Sebelah Timur	: Sungai Elo/Kecamatan Tegaiarjo Kabupaten Magelang
Sebelah Selatan	: Kecamatan Mertoyudan Kabupaten Magelang
Sebelah Barat	: Sungai Progo/Kecamatan Bandonangan Kab. Magelang

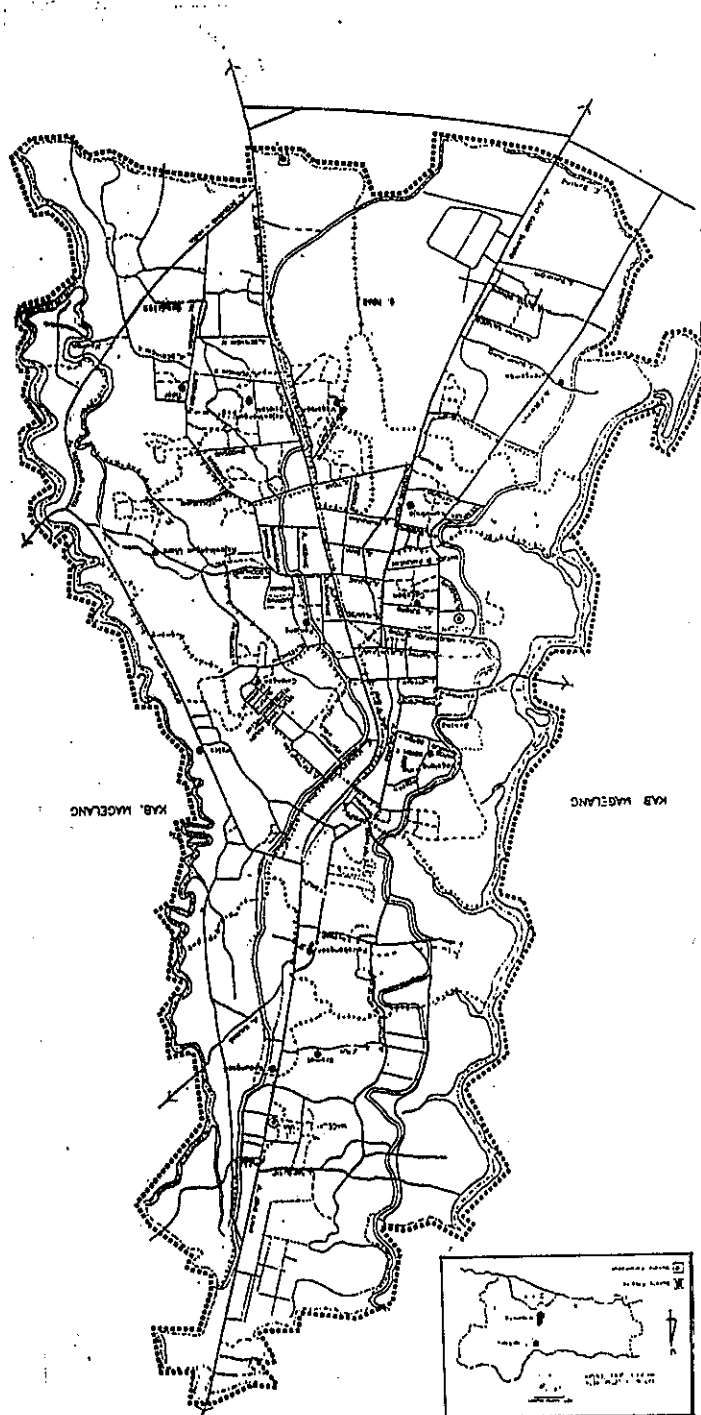
Di dalam Kota Magelang juga terdapat empat persimpangan jalan besar yaitu Ke Utara menuju Semarang (75 Km); Ke Timur menuju Salatiga (52 Km); Ke Selatan menuju Yogyakarta (43 Km); dan Ke Barat menuju Purworejo (43 Km). Dilihat dari posisi wilayahnya yang berada di jalan arteri antara kota Semarang-Yogyakarta maka letak Kotamadya Magelang adalah sangat strategis. Di samping itu letak Kota Magelang yang berada di jalur transportasi regional merupakan daerah persimpangan dari berbagai arah, baik antar provinsi, kota-kota Dati II, dan kota kecamatan.

4.1.2. Kondisi Topografi dan Klimatologi

Dilihat dari kondisi topografinya, Kota Magelang berupa dataran tinggi dengan sudut kemiringan $\pm 2-15\%$. Kemiringan yang terjal pada bagian Barat dan Timur (sepanjang Sungai Progo dan Elo) dengan kemiringan mencapai 45% , sedangkan pada daerah tengah relatif datar dengan kemiringan $2-5\%$. Kota Magelang berada di ketinggian antara $325-500$ meter di atas permukaan laut (dpl) atau rata-rata ± 380 meter dpl. Temperatur udara menurut data tahun 1996 adalah $20^{\circ}\text{C}-29^{\circ}\text{C}$ dengan kelembaban relatif rata-rata yaitu $88,8\%$ dengan rata-rata curah hujan pada tahun 2001 sekitar $15,50$ mm dan jumlah rata-rata hari hujan per bulan adalah $15,50$ (Bappeda & BPS Kota Magelang, 2002).

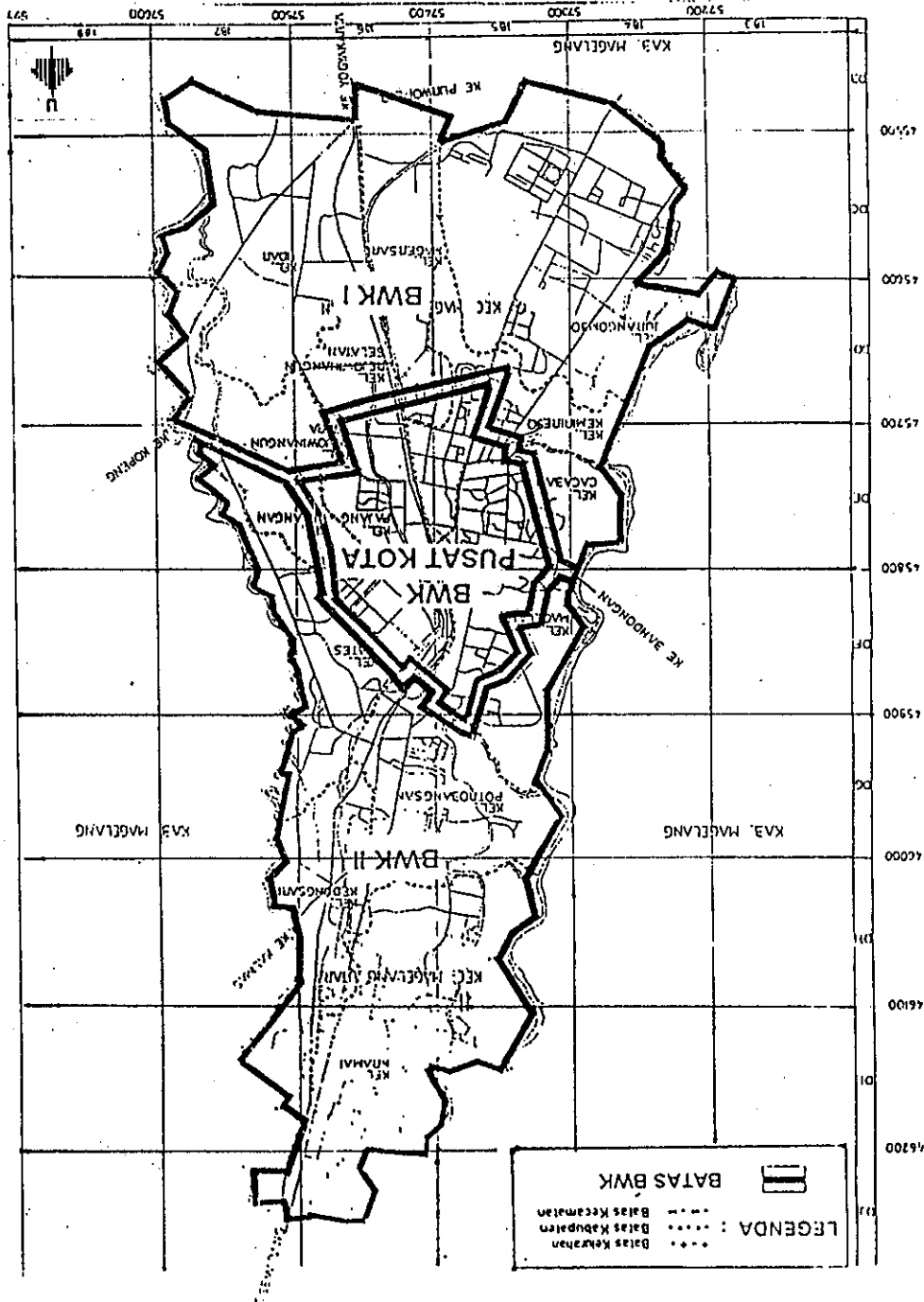
Dengan kondisi fisik dan topografi di atas, maka kecenderungan pertumbuhan alamiah kota Magelang adalah ke arah Utara dan Selatan, pada areal yang relatif datar. Kawasan pemukiman pun pada umumnya juga berlokasi di daerah yang relatif datar. Perkembangan dan pertumbuhan kota ke arah Barat dan Timur secara fisik terhambat oleh keberadaan Sungai Progo dan Sungai Elo.

Gambar 4.1.1 : Peta Kotamadya Daerah Tingkat II Magelang
(Sumber : Kota Magelang Dalam Angka Tahun 1998, Bappeda Kota Magelang)

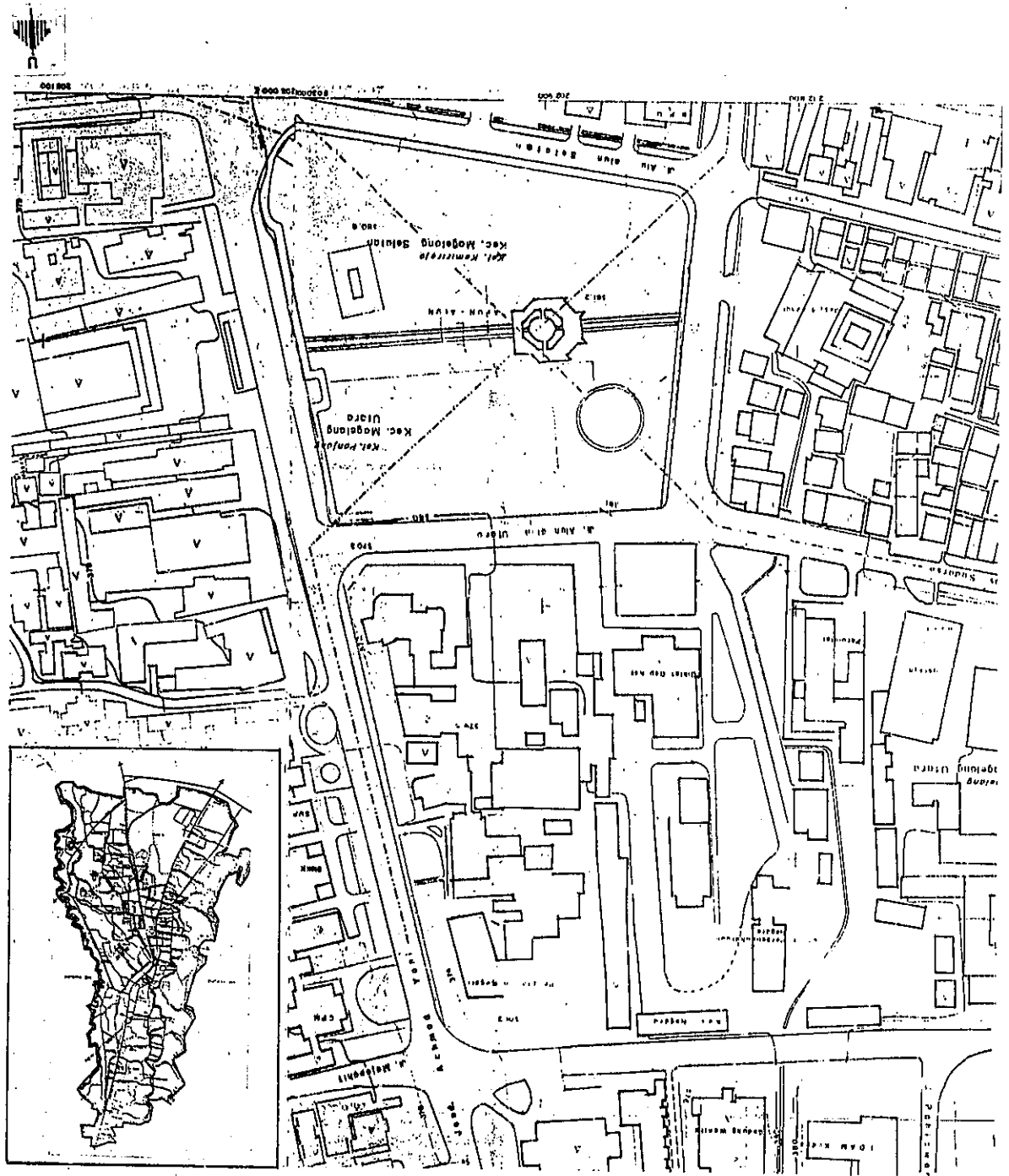


Secara administratif, kawasan Jalan Alun-alun Utara (zona 1) terletak di Kelurahan Magelang Kecamatan Magelang Utara. Pada masa kolonial Belanda sisi Utara alun-alun Magelang Kecamatan Magelang Utara. Pada masa kolonial Belanda sisi Utara alun-alun ini didominasi bangunan keagamaan, yaitu gereja, namun saat ini Tata Guna lahannya tidak spesifik sehingga kawasan ini sangat mungkin dikembangkan menjadi kawasan komersial. Untuk penggal Jalan Tentara Pelajar (Zona 2), secara administratif terletak di Kelurahan Cacaban Kecamatan Magelang Selatan, dimana pada masa kolonial Belanda sisi Barat alun-alun ini didominasi bangunan keagamaan yaitu mesjid. Adapun zona 3 yaitu kawasan Jalan Alun-alun Selatan, secara administratif terletak di Kelurahan Kemitirejo Kecamatan Magelang Selatan yang kini didominasi oleh Kantor Mapolresta Magelang. Sedangkan zona 4 dan 5 berada pada penggal Jalan Ahmad Yani atau di sisi Timur alun-alun kota, secara administratif menjadi bagian dari Kelurahan Panjang Kecamatan Magelang Utara dan saat ini didominasi oleh aktivitas hiburan, komersial dan perkantoran.

Gambar 4.2.1 : Peta Bagian Wilayah Kota Kotamadya Magelang
(Sumber : Pemerintah Kota Magelang, Analisa RUTRK, 1997/1998)



Gambar 4.2.2 : Peta Kawasan Alun-alun Kota Magelang
(Sumber : Badan Pertanahan Nasional Kota Magelang, 1982)

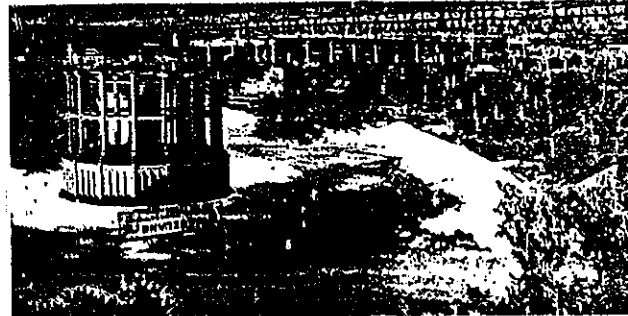


4.2.1.2. Potensi Spasial Kawasan Alun-alun Dalam Konteks Kota

Kawasan alun-alun saat ini merupakan kawasan pusat kota yang sangat potensial dalam menarik perhatian warga untuk datang karena adanya konsentrasi pusat pelayanan Kota Magelang sehingga terjadinya konsentrasi aktivitas penduduk di pusat kota. Terkonsentrasinya aktivitas di pusat kota akan menarik perhatian warga untuk datang ke pusat kota. Disamping itu di sekitar alun-alun tersebut terdapat bangunan bergaya arsitektur kolonial yang menjadi daya tarik dan menunjukkan identitas kota.

Dalam kaitannya dengan kesejarahan kota Magelang, maka kawasan alun-alun yang sejak dulu menjadi pusat aktivitas penduduk kota, hingga kini masih memiliki banyak bangunan bersejarah, baik berupa *urban space* maupun bangunan yang sangat mendukung potensi perkembangan kawasan, diantaranya adalah : Alun-alun yang di dalamnya terdapat menara air yang hingga kini masih berfungsi dengan baik; Jaringan jalan yang polanya masih bertahan dan dapat diakses dari berbagai kawasan maupun luar kota; Tempat ibadah agama Islam, Protestan, Katholik dan Cina; Kawasan Losmen Lotze di sebelah Kantor Pos yang kini menjadi pusat komersial, yaitu Gardena, Hotel Alia, Tidar Theatre dan Matahari; Kantor Pos di Timur alun-alun yang masih berfungsi sejak masa kolonial; Kamar Bola atau *Societet Concordia* di Utara Alun-alun (sekarang BCA); Bekas Kadipaten Magelang di Utara alun-alun (sekarang kompleks BPLK Departemen Keuangan); MOSVIA di Selatan alun-alun (sekarang Mapolresta Magelang); Rumah Sakit Bha- yangkara dan kantor BPD Jawa Tengah; Pecinan, kawasan belanja sejak masa kolonial yang menjadi *linkage* antar dua *node* yaitu alun-alun dan pasar Rejowinangun; Pasar Rejowinangun di Selatan alun-alun yang menjadi pusat kegiatan ekonomi penduduk kota.

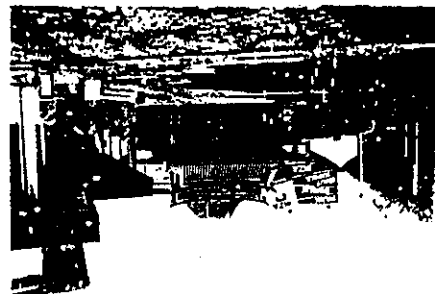
Gambar 4.2.3 : Bangunan Berseluruh yang Menjadi Potensi Spesial Kawasan Alun-alun Magelang dan Tujuan Kedatangan Pelajar Kaki (Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2003)



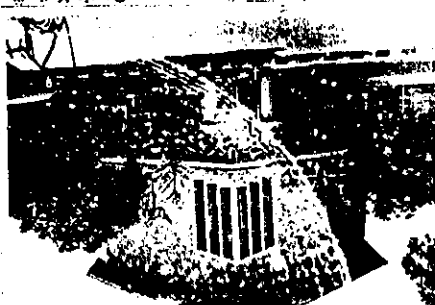
Memara Air (1916)



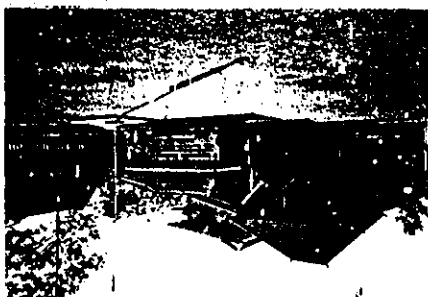
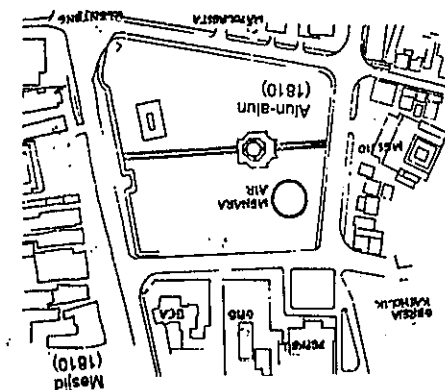
Groja Kristen
(1826)



Klienteng
(1900)



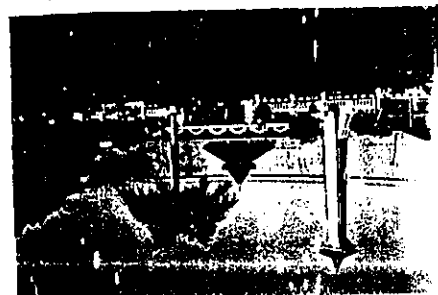
Gereja Katolik
(1865)



Pendopo Kadipaten
Di Barat Laut alun-alun



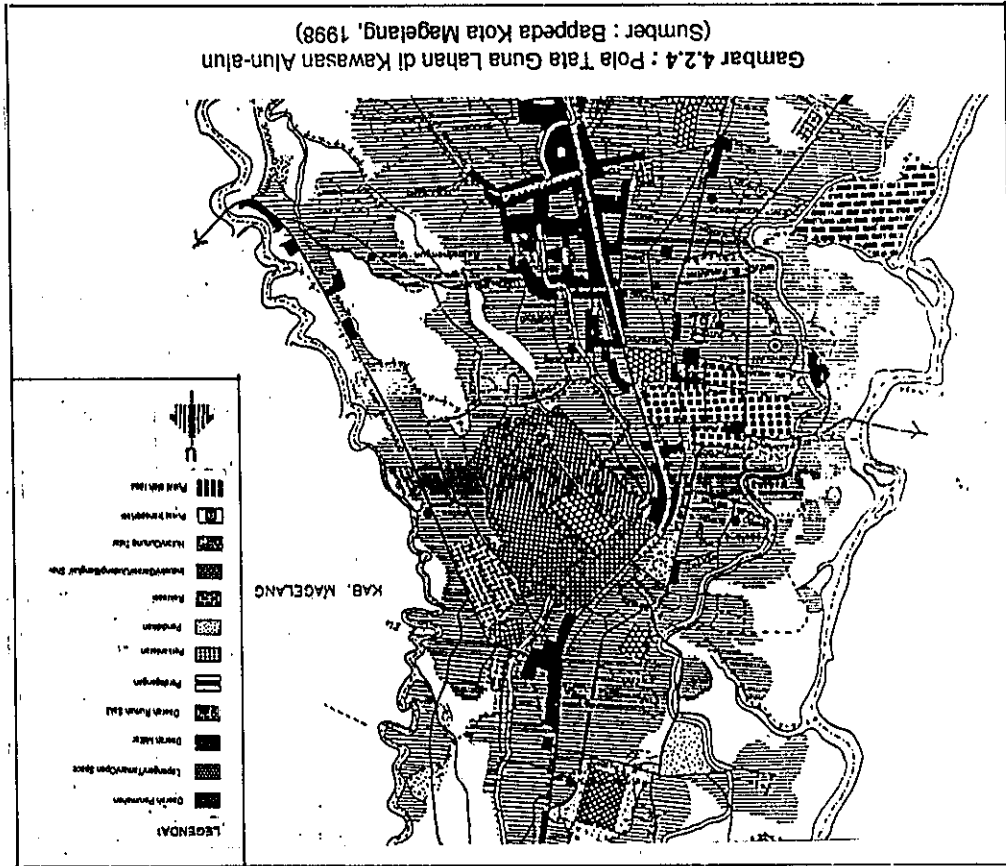
MOSVIA
(1874)



4.2.1.3. Tata Guna Lahan

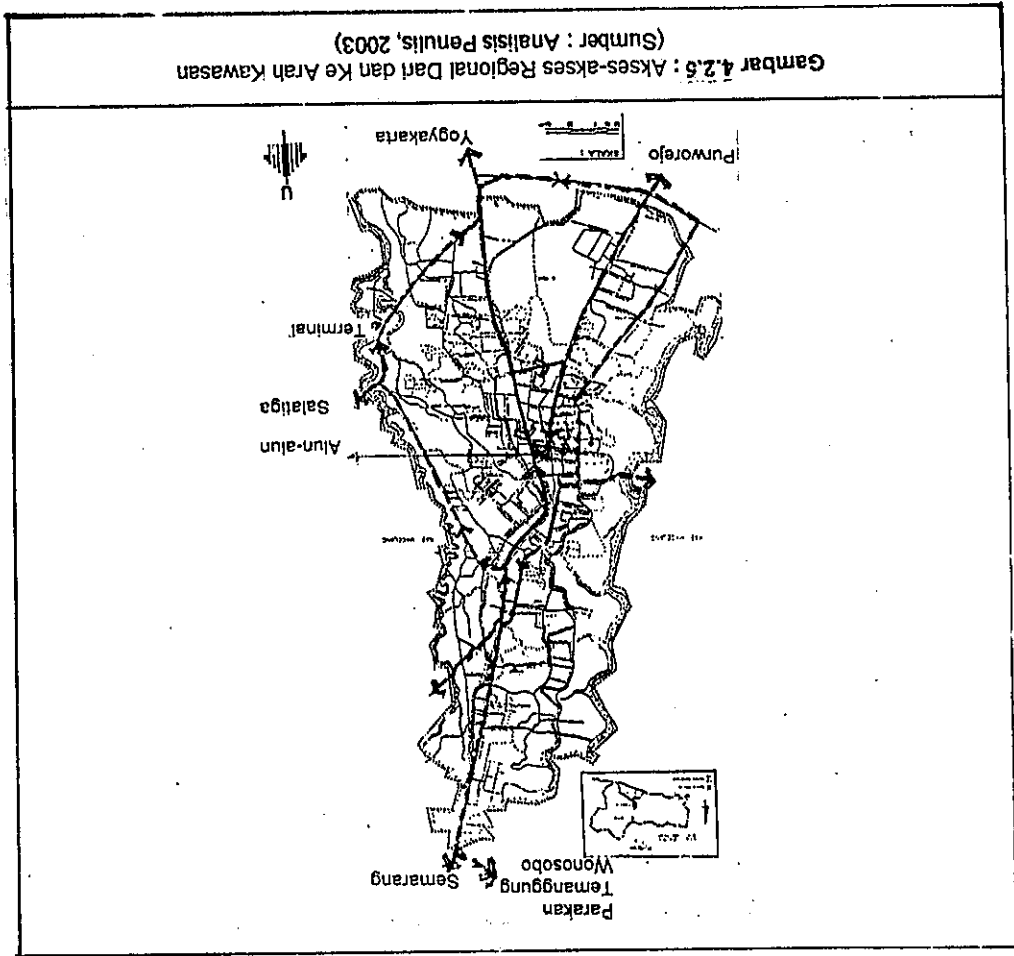
Dengan keberadaan berbagai elemen bangunan tersebut, kawasan sekitar alun-alun yang berada di pusat Kota Magelang, merupakan salah satu pusat keramaian yang menjadi pusat pelayanan kota. Adapun pola tata guna lahan di kawasan tersebut yaitu :

- Pusat perdagangan (Matahari, Gardena, Pertokoan dan pasar Rejowinangun);
- Pusat pelayanan dan jasa (bank, kantor, hotel, fasilitas ibadah);
- Pusat hiburan (Magelang & Tidar Theater, Kid's Fun);
- Tempat rekreasi (alun-alun) dan fasilitas pendidikan (BPLK);
- Kawasan pemukiman di belakang elemen tersebut dan berfungsi menyediakan kawasan alun-alun ini sepanjang hari, baik pada jam-jam kerja maupun malam hari.



4.2.1.4. Aksesibilitas Kawasan Alun-alun

Aksesibilitas ke arah kawasan alun-alun ini, baik akses antar kota atau regional dan akses dari kawasan lain dalam kota sendiri, pada umumnya mudah karena lokasi kawasan cukup strategis dan dapat diakses dari segala arah, walaupun untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di kawasan tersebut, jalur jalan di sekeliling alun-alun sendiri hanya bisa dilewati satu arah saja, yaitu : pada Jalan A. Yani arus lalu lintas dari Utara ke Selatan, sedangkan pada Jalan Tentara Pelajar arus lalu lintas adalah dari Selatan ke Utara. Namun intensitas angkutan umum yang cukup tinggi ternyata dapat menjadi pilihan dalam pencapaian kawasan.



4.2.1.5. Kondisi dan Elemen Fisik Kawasan Alun-alun Kota

Beberapa elemen fisik pada kawasan alun-alun kota yang perlu diidentifikasi selubung dengan konsep jalur pedestrian dan faktor penunjang aktivitasnya antara lain :

a. Ruang Terbuka dan Ruang Luar Kawasan

Ruang terbuka dalam konteks *urban design* meliputi seluruh jalan, jalur pedestrian

dan taman beserta elemen-elemennya. Adapun ruang terbuka yang terdapat pada lokasi penelitian ini berupa alun-alun kota, Taman Menara Air, halaman depan masing-masing bangunan yang berfungsi sebagai tempat parkir, jalan dan jalur pedestrian dengan batas yang dibentuk oleh deretan tenda pedagang kaki lima, pagar alun-alun, pagar Taman Menara Air serta pagar bangunan yang berada di tepi jalan. Sedangkan pola tata ruangnya adalah berbentuk persegiempat dan dikelilingi garis linear memanjang sepanjang jalan, yang terdiri atas :

- Alun-alun Kota, yang berupa lapangan rumput persegiempat (hampir menyerupai belah ketupat) yang masing-masing sisinya tidak sama panjang dan memiliki beberapa elemen antara lain adalah pagar berselang-seling di sekeliling alun-alun; kolam dan air mancur; pohon berlingin besar di tengah-tengah; patung Diponegoro di sisi Timur yang juga dikelilingi pagar; jalan setapak yang membelah alun-alun menjadi Utara-Selatan; serta Taman Menara Air di ujung Timur Laut yang dilengkapi permainan anak, toilet, dan berpagar rapat.

- Jalan Utama, yang merupakan jalur sirkulasi kendaraan satu arah dengan dimensi lebar yang beragam antara 10.20 hingga 18.00 meter, dimana pada bagian sisi kiri-kanannya banyak dimanfaatkan sebagai area parkir.

- Jalur Lambat, yang hanya terdapat pada Jalan A.Yani. Jalur ini banyak digunakan sebagai sirkulasi sepeda, motor dan becak dengan arus dua arah, dimana antara jalur lambat dengan jalan utama dibatasi oleh suatu pembatas jalur memanjang yang ditanami tanaman hias, lampu dan sebagian papan reklame serta rambu lalu lintas. Disamping itu jalur lambat ternyata juga dilewati oleh pejalan kaki karena jalur pedestrian yang ada banyak diokupasi oleh pedagang kaki lima sehingga tidak memungkinkan bila dilewati oleh pejalan kaki yang berombongan.

- *Landscaping*, berupa pepohonan terdapat di tengah dan tepi alun-alun serta pada jalur pedestrian yang berfungsi sebagai batas tepi alun-alun, maupun perindang/ pelindung jalur pedestrian sekaligus pengarah di sepanjang jalan. Pada tepi alun-alun, terdapat pohon beringin besar berdiameter ± 90 cm (empat buah di sisi Utara dan satu buah di sisi Barat), namun pada tepi lainnya hanya terdapat beberapa pohon berdiameter kecil antara $\pm 10-35$ cm dan tanaman hias. Sedang pepohonan di seberangnya berada pada jalur pedestrian dengan diameter antara $\pm 20-60$ cm. Beberapa tanaman hias juga terdapat pada pembatas jalur di Jalan A.Yani, serta sebagian halaman bangunan tepi jalan seperti BCA dan gereja.

Adapun faktor atau elemen pembentuk ruang luar kawasan alun-alun dalam konteks kota terdiri atas :

- a. Faktor intern, merupakan elemen ruang luar pada kawasan yang mempengaruhi terciptanya kondisi ruang pada kawasan tersebut.

Ditinjau dari kegiatannya, ruang luar di kawasan ini baik alun-alun kota maupun elemen jalan dan jalur pedestrian merupakan ruang terbuka aktif, dimana hal ini dapat dilihat pada fungsi dan pemanfaatan ruang luar yang ada disamping sebagai sumber

Seluruh bangunan di jalur ini memiliki ketinggian antara satu sampai tiga lantai dimana tinggi bangunan disesuaikan dengan garis sempadan dari as jalan. Tinggi bangunan ini berpengaruh pada bentuk *skyline* kawasan yang saat ini sangat beragam dan tidak memiliki pola tertentu. Adapun tampilan fasade bangunan yang ada saat ini juga beragam, dari yang tradisional dan kolonial (pada elemen mesjid, gereja, Mapolresta, Kantor Pos dan Menara Air) hingga modern (pada BCA, Matahari, dll). Masing-masing bangunan memiliki ruang luar atau halaman cukup luas sehingga dapat menampung

b. Pola Massa dan Ruang Bangunan dalam Kawasan

hubungan dimensional antara ruang dan ruang gerak manusia. dan perasaannya, sedangkan jalur pedestrian menjadi daerah yang menggambarkan luar yang ada menimbulkan tanggapan manusia melalui persepsi visual, pendengaran bila ditinjau dari hubungan ruang dengan psikologis dan emosional manusianya, ruang nisasi ruang-ruang lain, dinding pemisah (*barrier*) maupun pembatas kegiatan. Namun bungan dengan ruang luar lainnya dan berfungsi sebagai penghubung serta pengorganisasi. Dari pola organisasinya, ruang luar yang ada berupa linier dimana jalan dapat berhubungannya ruang luar kawasan tersebut.

b. Faktor eksteren, merupakan faktor/element dari luar yang mempengaruhi

pada elemen alun-alun kota. dengan batas ruas jalan berupa jalur pedestrian dan pagar bangunan, serta persegi ialah, seremonial dsb). Dari segi bentuk, ruang luar kawasan ini berbentuk memanjang ruang berkumpul dan beraktivitas warga (seperti berjalan-jalan, berolah raga, melepas pengudaraan lingkungan, juga sebagai jalur lalu lintas kendaraan, tempat rekreasi,

sebagian parkir kendaraan. Adapun tenda-tenda PKL yang beroperasi dalam kawasan rata-rata mulai buka sejak pagi dan makin padat pada malam hari. Beberapa ada yang buka secara bergantian pada lokasi yang sama.

c. Sirkulasi dan Parkir

Sirkulasi kendaraan pada ruas-ruas jalan di kawasan alun-alun ini berupa jalan searah dengan dimensi lebar yang berbeda. Kondisi jalan yang cukup lebar ini memungkinkan tingginya laju kendaraan. Fasilitas jalan di kawasan alun-alun sebenarnya memadai. Namun karena arus lalu lintas yang cukup padat (terutama pada hari libur); disamping penggunaan kedua sisi jalan (terutama pada jalan Alun-alun Selatan dan Alun-alun Utara) sebagai lokasi parkir dengan sistem *parking on street*, dimana kendaraan dapat langsung parkir pada bahu jalan secara paralel, tegak lurus atau miring (30° - 60°); serta banyaknya orang menyebarkan atau menggunakan tepi jalan untuk berjalan kaki, maka kendaraan bermotor di kawasan ini tidak dapat melaju dengan kecepatan tinggi.

d. Jalur Pedestrian

Jalur untuk pejalan kaki yang ada di tepi kawasan alun-alun kota ini berupa jalur tanpa atap pelindung dengan dimensi yang sangat beragam, yaitu lebar antara ± 1.00 - 5.15 meter, dan tinggi antara ± 0.00 hingga $+1.20$ cm dari permukaan jalan. Dengan dimensi yang ada tersebut sebenarnya kondisi jalur pedestrian pada lokasi penelitian ini cukup memadai untuk ruang gerak pejalan kaki. Namun karena beberapa alasan banyak pejalan kaki yang terdiri atas pegawai toko, pelajar, karyawan kantor, dan konsumen pertokoan, memilih berjalan menggunakan jalur lambat atau tepi jalan.

e. *Elemen Street Furniture* (asesoris) Kawasan

Elemen asesoris kota terdiri atas elemen lunak berupa pepohonan yang letaknya menunjang pengiklutan pola jalan dan berfungsi sebagai tata hijau atau penebuh kawasan; serta elemen keras berupa : rambu lalu lintas, papan reklame, lampu jalan, serta material jalur pedestrian yang keberadaannya juga menunjang aktivitas pengguna kawasan terutama pejalan kaki.

a. Elemen lunak yang berupa pohon berlingin besar berdiameter sekitar 90-110 cm terdapat di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara dan sisi Timur Jalan Tentara Pelajar pada tepi jalur pedestrian dengan tajuk melebar dan sangat rindang sehingga keberadaannya sangat menunjang aktivitas pejalan kaki di jalur tersebut. Sedangkan pepohonan yang lebih kecil berdiameter antara 30-50 cm banyak terdapat di tepi alun-alun dan di atas jalur pedestrian.

b. Elemen keras yang ada pada kawasan ini antara lain berupa :

- Rambu lalu lintas yang cukup memadai sebagai penunjuk jalan dengan arus lalu lintas satu arah.
- Papan reklame yang bahannya dari seng dan tiang besi dengan ukuran bervariasi. Papan reklame yang ada umumnya tidak terlalu besar, banyak atau mencolok. Namun khusus untuk Jalan A.Yahi, papan reklame besar maupun deretan umbul-umbul tampak sangat mendominasi vista kawasan sehingga karakter sebagai kawasan komersial sangat kental.

- Lampu jalan standar terdapat pada beberapa sisi jalan, sedangkan lampu hias dari bahan besi ukir yang terlihat didekati khusus dengan tinggi $\pm 2.50-3.00$ meter terdapat pada tepi alun-alun dan pembatas jalur di Jalan A.Yahi.

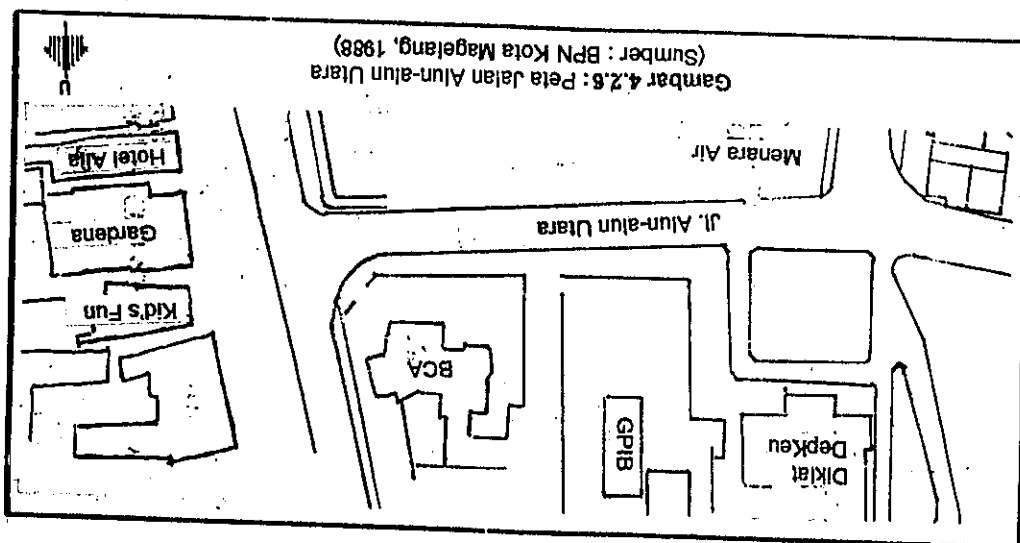
- Elemen asesoris lain penunjang aktivitas seperti tempat sampah jumlahnya sangat terbatas dan tampak rusak, sedangkan beberapa bangku duduk hanya tampak dalam alun-alun dan Taman Menara Air, walaupun aktivitas pejalan kaki dan pada gang kaki lima yang ada di kawasan ini cukup padat sejak pagi hingga malam hari.
- Sedangkan elemen yang digunakan sebagai material jalur pedestrian dan fungsinya vital bagi aktivitas pejalan kaki pada jalur ini sebagian besar terbuat dari paving beton, dan sebagian berupa beton tumbuk yang dibatasi kanstin.

4.2.2. Tinjauan Zona 1 Jalan Alun-alun Utara dalam Kon- teks Kawasan

4.2.2.1. Letak dan Kondisi Jalan Alun-alun Utara

Letak geografis Jalan Alun-alun Utara ini berada pada tepi Utara Alun-alun kota dengan kondisi fisik ditinjau dari segi topografinya adalah relatif datar dengan perbedaan ketinggian antara ujung Timur dan Barat yaitu +370 dpl hingga +381 dpl. Kondisi ini memungkinkan pejalan kaki relatif lebih santai melakukan aktivitasnya.

Pola Tata Guna Lahan di seberang Utara alun-alun ini merupakan kawasan cam-puran dimana sebagian merupakan peninggalan kolonial Belanda seperti Gereja (GPB) BCA yang menempati bekas *Societeit Concordia*, Balai Pendidikan & Latihan Keuangan (bekas Kadipaten Magelang), serta bangunan baru di samping gereja yang akan berfungsi sebagai perkotaan. Sedang pada tepi alun-alun di sisi jalur pedestrian yang menjadi lokasi penelitian berfungsi menampung sektor informal PKL dan sebagian berupa Taman Menara Air peninggalan kolonial yang dilengkapi fasilitas permainan anak serta toilet.



4.2.2.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Jalan Alun-alun Utara

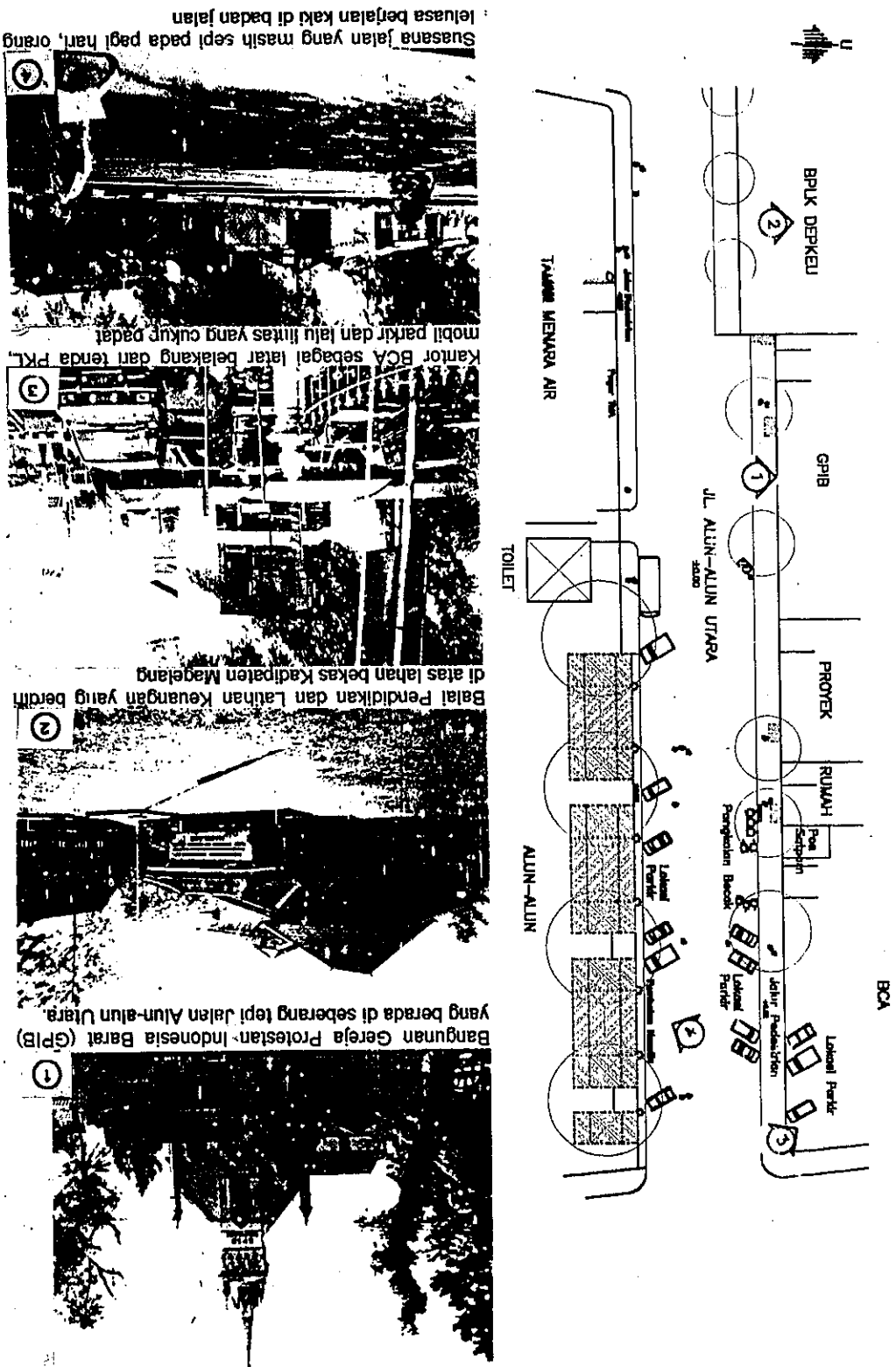
Adapun elemen fisik pada jalur ini yang perlu diidentifikasi hubungan dengan

konsep jalur pedestrian dan faktor penunjang aktivitasnya antara lain :

- Bangunan di sisi Utara jalan memiliki tinggi antara satu hingga tiga lantai dengan ruang luar atau halaman yang cukup luas sehingga dapat menampung sebagian parkir kendaraan. Adapun tenda-tenda PKL yang seluruhnya aktif rata-rata mulai buka sejak pagi hingga malam hari dan didominasi warna hijau-biru.

- Ruang terbuka yang terdapat pada zona 1 lokasi penelitian ini berupa alun-alun, Taman Menara Air, jalan dan jalur pedestrian dengan batas yang dibentuk oleh deretan tenda pedagang kaki lima dan pagar Taman Menara Air. Sedangkan pola ruangnya berbentuk linear yang memanjang sepanjang jalan, terdiri atas :

- Jalan Utama, yang merupakan jalur sirkulasi kendaraan satu arah dari Barat ke Timur selebar 10.20 dan 14.60 meter, dimana pada bagian sisi kirikananannya (terutama di depan BCA dan deretan pedagang kaki lima) juga dimanfaatkan sebagai area parkir.



Gambar 4.2.7 : Kondisi Beberapa Bangunan dan Suasana Jl. Alun-alun Utara Magelang
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2003)

- *Landscaping*, berupa pepohonan terdapat pada dua sisi jalan dan berfungsi sebagai perindang/pelindung jalur pedestrian sekaligus pengarah di sepanjang jalan. Pada tepi alun-alun, terdapat empat pohon beringin besar berdiameter ± 110 cm, sedang pepohonan di seberangnya berdiameter $\pm 50-60$ cm.
- c. Sirkulasi kendaraan pada ruas Jalan Alun-alun Utara ini berupa jalan dengan sistem pengaturan searah. Kondisi dan fasilitas Jalan Alun-alun Utara sebagai jalan regional cukup lebar dan memadai. Pada kedua sisi jalan (terutama di sekitar BCA) digunakan sebagai parkir dengan sistem *parking on street*, dimana kendaraan dapat langsung parkir pada bahu jalan secara tegak lurus atau miring ($30^{\circ}-60^{\circ}$) dan banyak orang menggunakan tepi jalan untuk berjalan kaki.
- d. Jalur Pedestrian yang ada di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara ini memiliki dimensi lebar $\pm 2,00$ meter, tinggi $\pm 0,20$ cm dan $\pm 1,00$ meter dengan tinggi $\pm 0,00$ cm khusus pada bagian depan deretan pedagang kaki lima. Sedangkan jalur di sisi Utara lebar-nya $\pm 3,20$ meter. Kondisi ini cukup memadai untuk ruang gerak pejalan kaki. Namun karena terjadinya penyempitan akibat tenda permanen PKL yang disertai dengan penurunan level serta materialnya disamping parkir kendaraan bermotor di tepinya, maka kondisinya menjadi sempit.
- e. Elemen *Street Furniture* (aksesoris) Kawasan
 - Elemen lunak yang berupa empat pohon beringin besar berdiameter sekitar 100-110 cm terdapat di sisi Selatan jalan tepi alun-alun di sela tenda PKL, tajuknya melebar hingga lebih dari setengah lebar jalan dan sangat rindang. Sedangkan di sisi Utara jalan pohonnya berdiameter 30-60 cm. Khusus yang berdiameter besar,

cabang-cabangnya terlihat sering dipangkas dan hanya menyisakan sedikit tajuk dan daun saja, sehingga sisi Utara ini tampak tidak begitu rindang.

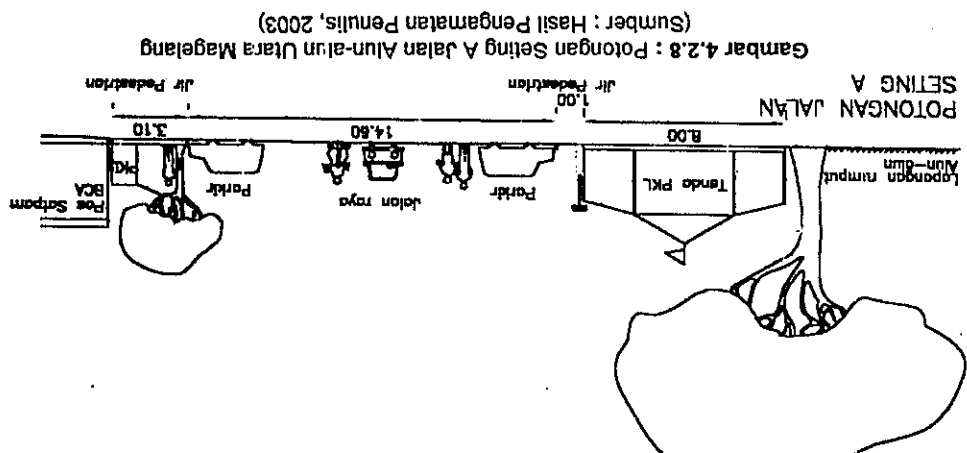
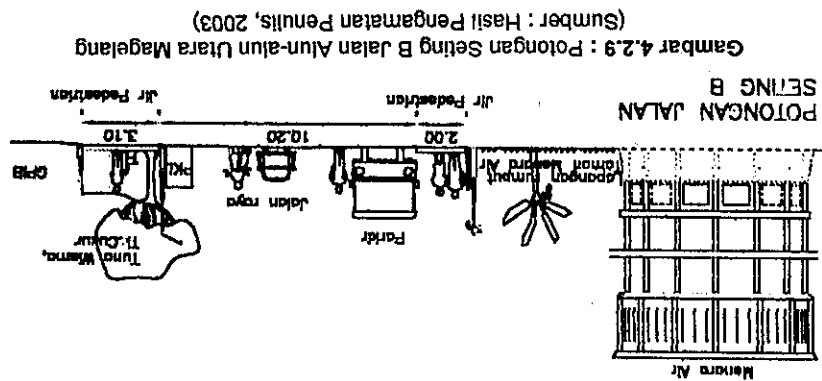
- Elemen keras berupa rambu lalu lintas di jalur ini cukup memadai. Adapun papan reklame berbahan seng dan tiang besi dengan ukuran beragam namun tidak mencolok. Lampu jalan terdapat di sisi Utara, sedang lampu hias dari setinggi ± 2.50 meter terdapat di sisi Selatan jalan depan tenda PKL dan sebagian di tepi pagar Taman Menara Air. Elemen asesoris seperti tempat sampah dan bangku duduk tidak tampak. Adapun material jalur pedestrian terbuat dari paving beton, dan sebagian berupa beton tumbuk yang dibatasi kanstin. Kondisinya saat ini sebagian terlihat kotor dengan buah-buah kecil yang jatuh dari pohon di atasnya.

4.2.2.3. Karakteristik Fisik Jalur Pedestrian Jalan Alun-alun Utara (Zona 1)

Untuk mendapatkan gambaran lebih jelas mengenai karakter fisik jalur pedestrian yang menjadi zona 1 (dibagi menjadi 2 seting) lokasi penelitian yaitu jalur pedestrian di sisi Selatan jalan yang berada tepat di tepi alun-alun kota, maka berikut ini akan diungkapkan kondisi yang terkait dengan dimensi jalur pedestrian yang ada, sektor informal, parkir, tata hijau, serta fasilitas/kelengkapan jalur pejalan kaki dan pengunjung kawasan.

Jalur pedestrian yang menjadi lokasi penelitian berada di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara Magelang dimana Seting A (depan deretan PKL) memiliki dimensi lebar ± 1.00 meter dan tinggi dari permukaan jalan ± 0.00 dengan bahan beton, yang keberadaannya di tepi alun-alun kota dibatasi oleh tenda permanen pedagang kaki lima. Sedang batas dengan bahu jalan berupa kanstin. Di sela-sela tenda PKL di pinggir alun-alun ini terdapat

Untuk Seting B, jalur pedestrian berbahan *paving block* dengan lebar $\pm 2,00$ meter dan pada sisi Selatannya dibatasi pagar besi dan dua pintu menuju Taman Menara Air. Tingginya ± 20 cm dari permukaan jalan, namun pada bagian ini tidak ada pohon pelindung. Salah satu pintu menuju Toilet Taman Menara Air tersebut sangat bermanfaat bagi para pedagang dan pejalan kaki di kawasan ini untuk menuju toilet umum dan alun-alun.



empat pohon beringin berdiameter $\pm 100-110$ cm yang tepi depannya dilembok. Deretan pohon beringin ini sangat rindang sehingga sangat menunjang kenyamanan beraktivitas bagi pejalan kaki, PKL dan konsumennya, maupun parkir kendaraan di bahu jalan depan deretan tenda PKL (Seting A) yang bukan hanya konsumen PKL atau nasabah BCA saja, tetapi sebagian bertujuan ke pertokoan atau perkantoran di sekitar kawasan alun-alun.

Jalur pedestrian di Seting A sering pula dimanfaatkan pedagang untuk meletakkan bangku duduk, parkir sepeda motor, dan landasan kayu/kanstin untuk menaikkan motor/gerobak ke dalam tenda yang masing-masing berdimensi 4x8 meter. Beberapa pejalan kaki tampak melewatinya untuk memilih lokasi PKL yang diinginkan. Pada saat sepi pembeli, para pedagang sering duduk dan beraktivitas bersama rekannya, sehingga jalur tersebut berfungsi sebagai '*halaman depan*' dari '*rumah*' para pedagang. Jenis mata dagangan yang dijual di deretan tenda PKL pada zona ini seluruhnya adalah makanan, mulai dari bakso, soto, mie ayam, siomay, sate kambing, dan masakan Padang.

Pejalan kaki pada Seting A yang memiliki beragam aktivitas, diantaranya beragam-kat/pulang sekolah, makan siang di tenda PKL pada siang hari, serta berbelanja atau mengunjungi pertokoan di kawasan tersebut, tampaknya banyak menggunakan tepi jalan (di belakang parkir kendaraan) untuk berjalan kaki. Sebagian dari mereka berjalan berjajar lebih dari 3 orang sehingga jalur pedestrian yang ada di depan deretan PKL tidak dapat menampung aktivitas tersebut. Pada pagi hari, beberapa sekolah yang memanfaatkan kawasan alun-alun sebagai tempat berolahraga memanfaatkan jalur ini untuk lari pemanasan berkeliling dengan mengambil posisi di badan jalan untuk berhati-hatian.

Jalur pedestrian di tepi pagar Taman Menara Air (Seting B) ini cenderung lebih diminati oleh pejalan kaki daripada Seting A, walaupun tidak ada pohon peneduh di tepinya dan kondisi di sekitar toilet dari luar pagar tampak kotor serta berbau pesing. Pejalan kaki di seling ini pada siang hari banyak menggunakan payung untuk melindungi dari terik matahari. Sebagian mengambil posisi di tepi jalan yang bebas dari parkir kendaraan dan sebagian lagi memilih menyeberang untuk mendapatkan media yang lebih rindang.

Jalur pedestrian Seling B di tepi pagar TMA tampak panas sehingga kurang nyaman bagi pejalan kaki



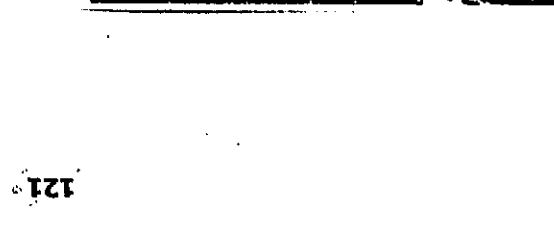
Karakteristik jalur pedestrian antara Seling A dan B terdapat perbedaan dimensi lebar, level dan material



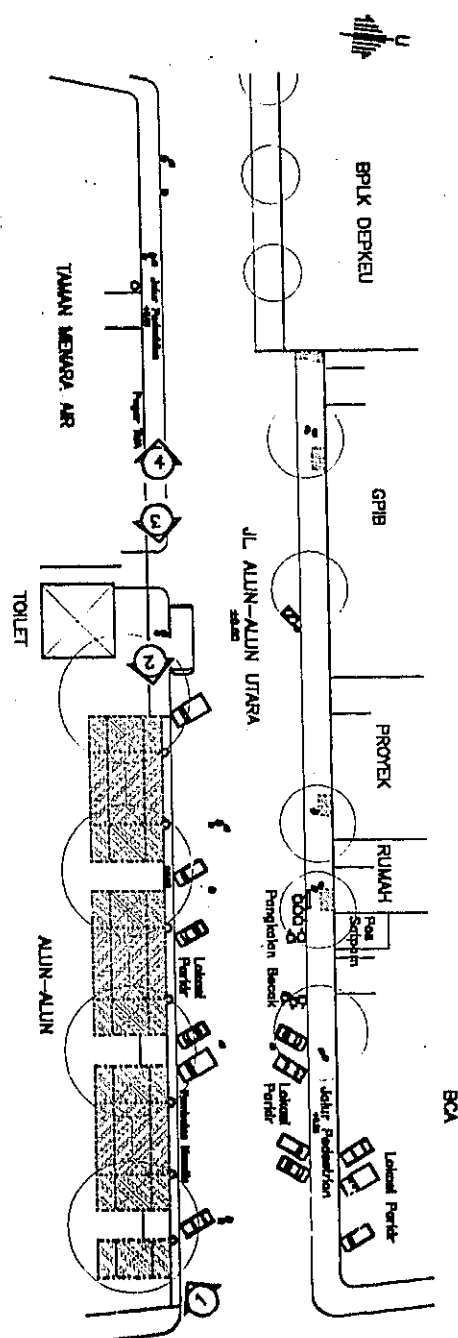
Kondisi jalur pedestrian Seling A yang lengang. Pejalan kaki memilih beraktivitas pada badan jalan



Kondisi Seling A yang ada di tepi tenda PKL sendiri digunakan sebagai parkir dan aktivitas PKL sendiri



Gambar 4.2.10 : Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Jalan Alun-alun Utara Magelang
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2002, 2003)



4.2.2.4. Karakteristik Aktivitas Di Zona 1 Jalan Alun-alun Utara Magelang

Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan pada hari Selasa, Rabu dan Kamis, pejalan kaki yang beraktivitas di zona 1 (Seting A dan B) berbeda intensitas kedatangannya pada sesi pagi, siang dan sore hari. Dari pengamatan ini dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian, tepi jalan raya, menyeberang dan berkendaraan (baik dengan kendaraan pribadi maupun angkutan kota di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara), *peak hours* aktivitas kedatangan pengunjung kawasan, terjadinya perilaku menarik dan tempat-tempat spesifik yang sering dikunjungi.

Pengamatan terhadap jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat pada diagram yang secara garis besar menggambarkan keadaan masing-masing seting kejadian pada hari pengamatan. Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seting A yang diambil sepanjang jalur depan deretan pedagang kaki lima dari ujung perempatan Jalan Alun-alun Utara hingga sebrang GPB pada hari Selasa (13 Mei 2003 pukul 11.30-12.30 wib), Rabu (21 Mei 2003 pukul 08.45-09.45 wib) dan Kamis (15 Mei 2003 pukul 14.28-15.28 wib) dapat diuraikan sebagai berikut :

- Diantara ketiga hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting A ini adalah pada hari Selasa sesi siang hari.
- Pada ketiga hari tersebut, pejalan kaki yang berjalan menggunakan tepi/pinggir jalan sangat dominan dibandingkan dengan pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian atau berkendaraan.

- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada ketiga sesi pengamatan di seting ini merupakan pelaku aktivitas terbanyak, diikuti oleh perempuan dewasa, anak-anak dan lansia.

- Adapun aktivitas pejalan kaki terbanyak yang dilakukan di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara ini adalah berjalan di pinggir jalan, sedangkan pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian jumlahnya sangat sedikit. Selama pengamatan berlangsung, pelaku aktivitas di jalur ini hanya ibu-ibu bersama anak kecil atau orang dewasa yang berjalan untuk memilih satu warung ke warung lainnya.

- Kegiatan berjalan kaki pada siang hari di tepi jalan ini sangat ditunjang oleh keberadaan an deretan empat pohon beringin di tepi alun-alun yang diameter batangnya mencapai 110 cm, sehingga sepanjang hari hampir setengah dari badan jalan ini selalu teduh.

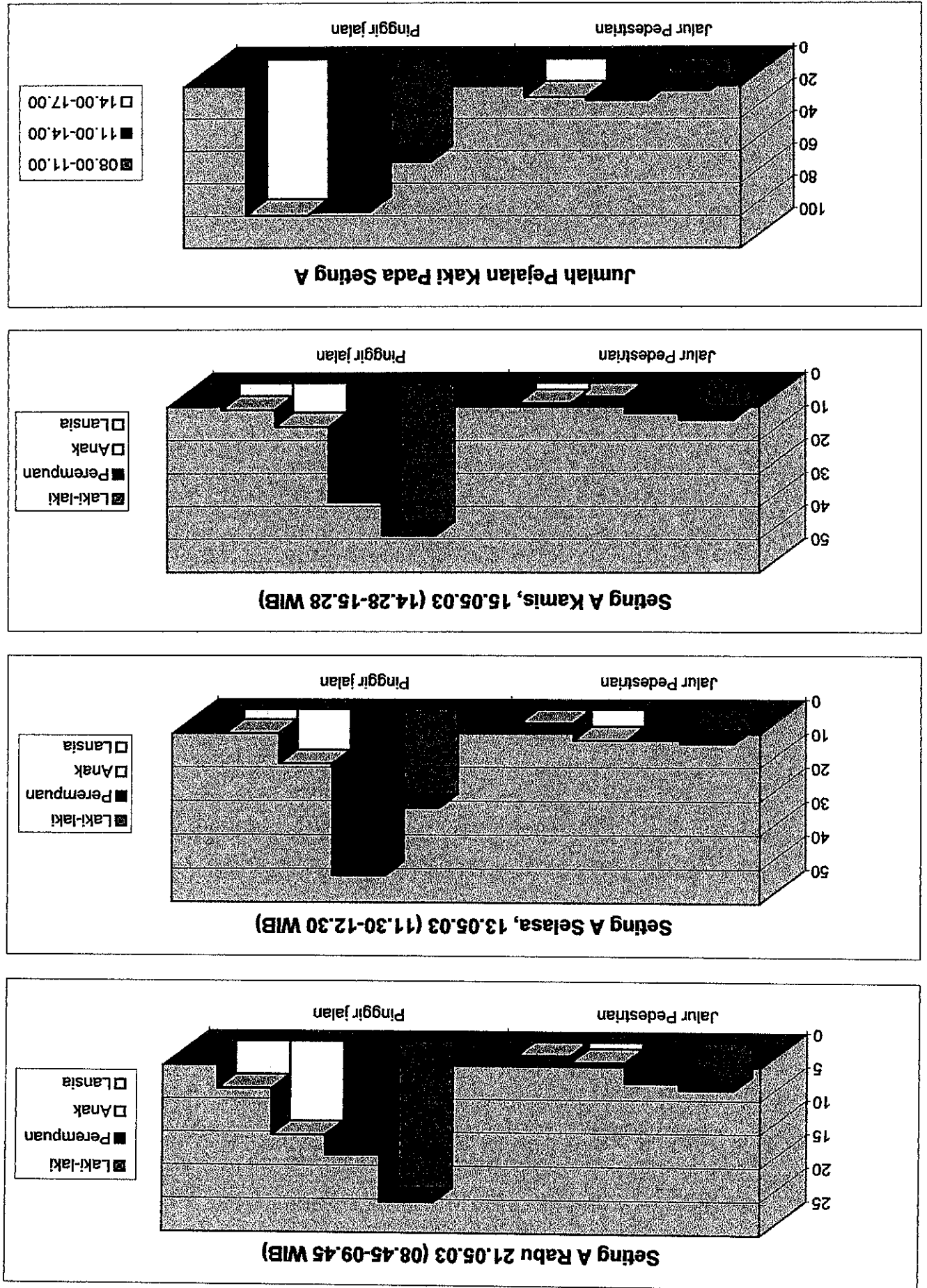
- Dari arah jalur pedestrian Seting B, umumnya pejalan kaki turun ke tepi jalan di sekitar pintu Taman Menara Air atau batas Seting A dan B, dimana terjadi penyempitan pada jalur pedestrian yang akan dilalui pejalan kaki.

- Setelah berjalan dari arah Barat, pejalan kaki banyak yang menyeberang di sekitar depan pintu pagar BCA maupun perempatan jalan untuk menuju ke BCA atau pusat perbelanjaan / hiburan dan perkantoran di Jl. A.Yani. Area ini selalu ramai, banyak becak mangkal dan kondisinya teduh oleh pepohonan di kedua sisi jalan.

- Aktivitas pengunjung kawasan yang datang dengan kendaraan paling banyak dilakukan oleh nasabah BCA maupun konsumen pedagang kaki lima dan banyak diantaranya yang menggunakan sisi Selatan jalan ini untuk parkir mobil/motor, lalu menyeberang ke BCA atau berjalan menuju perempatan jalan, kemudian menyeberang ke perokoan Jalan A. Yani.

Gambaran aktivitas pejalan kaki di seting A dapat dilihat pada diagram berikut :

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING A ZONA 1 (JL. ALUN-ALUN UTARA MAGELANG)



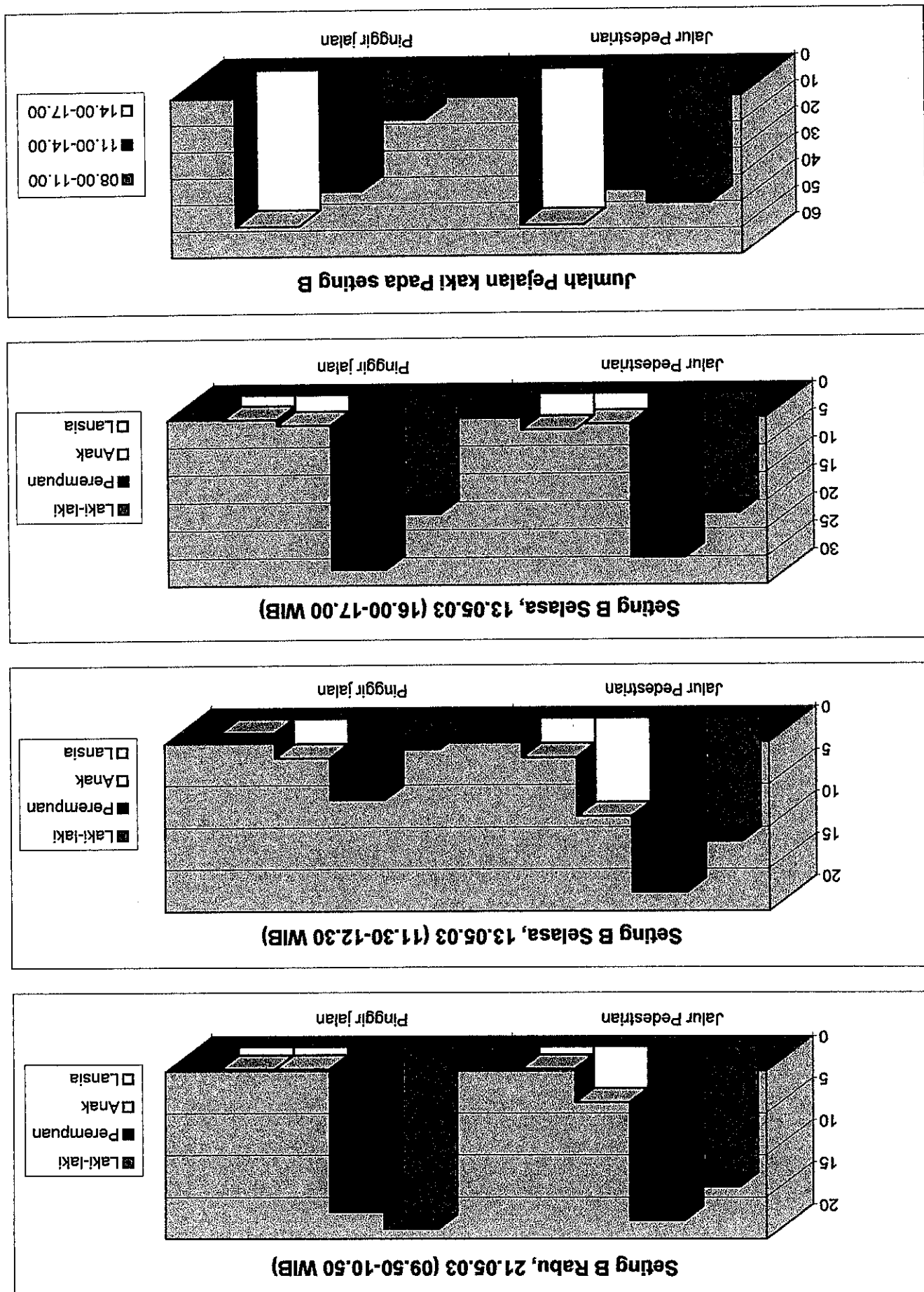
Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seling B yang diambil di sepanjang tepi pagar Taman Menara Air dari depan pintu masuk hingga ujung pertigaan jalan pada hari Selasa (13 Mei 2003 pukul 11.30-12.30 dan 16.00-17.00 wib) serta Rabu (21 Mei 2003 pukul 09.50-10.50 wib) dapat diuraikan sebagai berikut :

- Diantara ketiga sesi dalam kedua hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seling B ini adalah pada hari Selasa sesi sore.
- Aktivitas berjalan kaki yang dilakukan di seling ini ternyata berbeda pada masing-masing sesi pengamatan. Pada dua sesi pengamatan (Selasa siang dan sore), pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian dan tepi/pinggir jalan jumlahnya sama, namun pada pengamatan Rabu pagi ternyata jumlah pengguna jalur pedestrian mendominasi seluruh aktivitas pejalan kaki pada seling ini dibandingkan dengan pengguna tepi jalan.
- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada pengamatan sesi Selasa siang dan Rabu pagi merupakan pelaku aktivitas terbanyak, namun pada sesi Selasa sore pelaku aktivitas didominasi oleh perempuan dewasa, diikuti laki-laki dewasa, anak-anak dan lansia.
- Kegiatan berjalan kaki pada siang dan sore hari (terutama bila berjalan dari Timur ke Barat) di jalur pedestrian maupun pinggir jalan ini tidak ditunjang dengan keberadaan penereduh sebagaimana Seling A sehingga terasa panas dan silau oleh matahari sore.
- Pejalan kaki pada seling B sebagian mencapai seling ini setelah menyeberang di sekitar perempatan jalan dari arah Barat (Jalan Yos Sudarso) dan sebagian berjalan dari Jalan Tentara Pelajar menyusuri jalur pedestrian tepi pagar Taman Menara Air dan belok ke Jalan Alun-alun Utara.

Gambaran pola aktivitas pejalan kaki di seling B dapat dilihat pada diagram sebagai berikut :

UPT-PUSTAK-UNDIP

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING B ZONA 1 (JL. ALUN-ALUN UTARA MAGELANG)



4.2.2.5 Pencapaian dan Motif atau Tujuan Kedatangan Pejalan Kaki

Pencapaian pejalan kaki ke tujuan di Jalan Alun-alun Utara ini dilakukan dengan cara yang dapat dilihat pada diagram berikut. Setelah selesai melakukan aktivitasnya di bangunan atau lokasi tersebut, sebagian pejalan kaki kembali ke titik awal, namun sebagian lagi tidak mengingat bahwa arus lalu lintas di kawasan alun-alun adalah searah sehingga aktivitas naik-turun angkutan kota tidak dapat dilakukan pada lokasi yang sama.

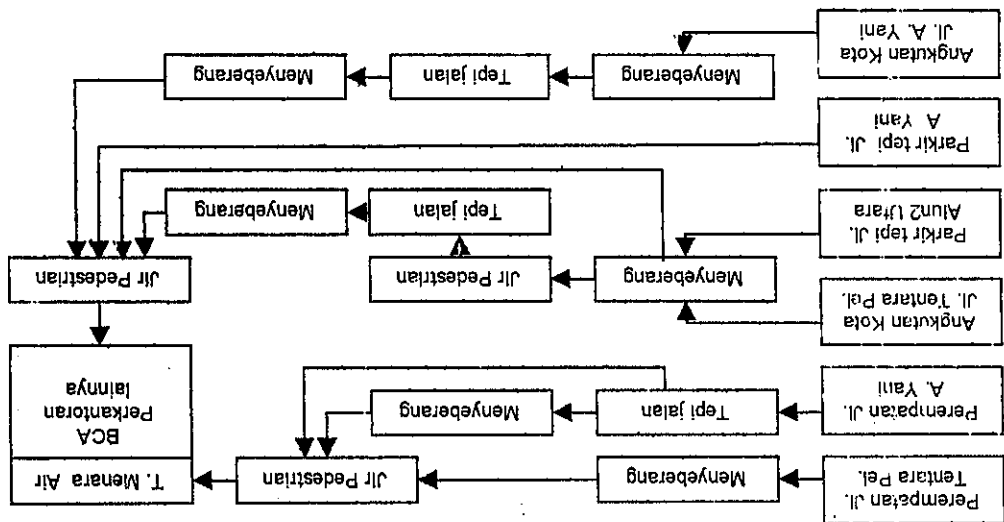


Diagram 4.2.3. : Pencapaian Pejalan Kaki ke Tujuan Jalan Alun-alun Utara
(Sumber : Observasi Lapangan 2003)

Berdasarkan hasil wawancara mengenai motif atau tujuan kedatangan dari sejumlah 7 responden di zona 1 (Jalan Alun-alun Utara) adalah sebanyak 43% atau 3 orang ($N=39, n_1=7$) menyatakan ingin berbelanja / mencari barang, 43% atau 3 orang ($N=39, n_1=7$) menyatakan untuk urusan pelayanan jasa dan 14% atau 1 orang ($N=39, n_1=7$) menyatakan hendak menjemput anak sekolah. Adapun tujuan kedatangan responden untuk zona 1 tersebut dapat dilihat pada diagram berikut :

4.2.3. Tinjauan Zona 2 Penggal Jalan Tentara Pelajar dalam Konteks Kawasan

4.2.3.1. Letak dan Potensi Penggal Jalan Tentara Pelajar

Letak geografis Jalan Tentara Pelajar dalam konteks kawasan yang menjadi zona 2 dalam daerah penelitian penulis, berada di sisi Barat Alun-alun Kota Magelang. Kedudukannya strategis karena berada di sisi alun-alun yang menjadi pusat orientasi dan aktivitas masyarakat kota serta menghubungkan arus lalu lintas dari bagian Selatan kota dengan kawasan alun-alun. Arah pengembangan kawasan jalan ini dalam RUTRK adalah sebagai kawasan campuran, yaitu sosial keagamaan dan komersial.

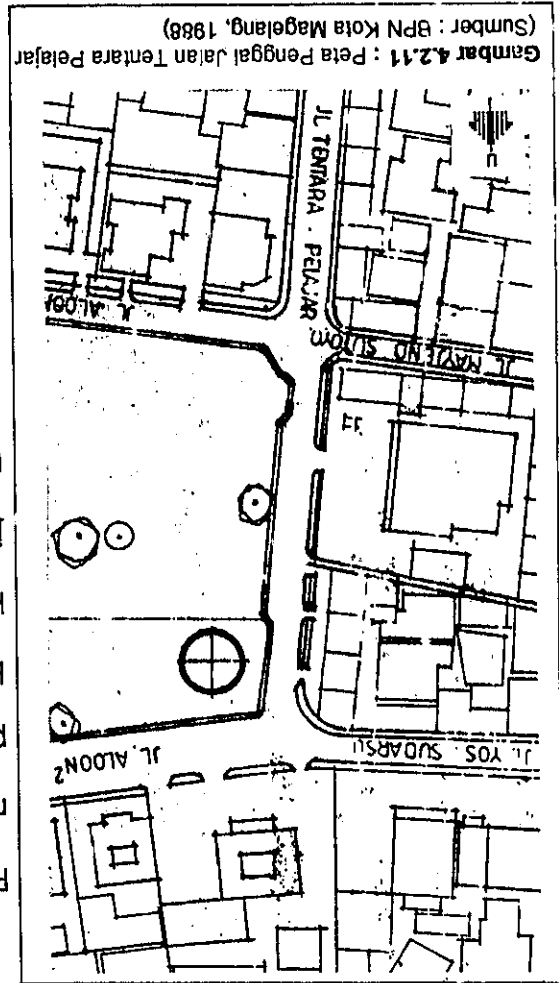
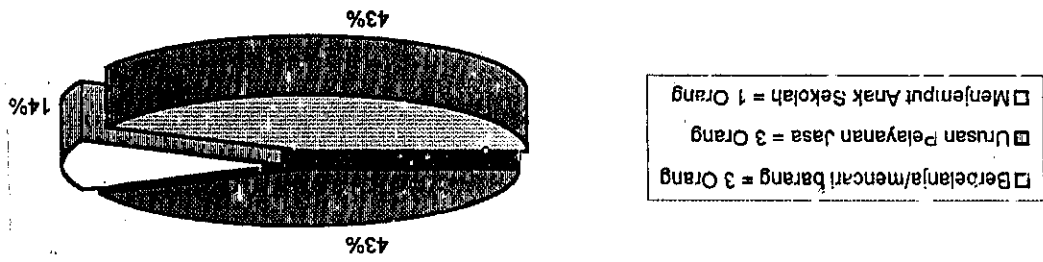


Diagram 4.2.4 : Motivasi Kedatangan Responden di Zona 1 (Jalan Alun-alun Utara Magelang) (Sumber : Hasil Wawancara 4 Agustus 2003)



Secara administratif, kawasan Jalan Tentara Pelajar ini terletak pada Kelurahan Cacaban, Kecamatan Mage-lang Selatan. Pada masa kolonial, sisi Barat alun-alun ini didominasi bangunan keagamaan yaitu mesjid, namun saat ini Tata Guna lahannya tidak spesifik sehingga kawasan ini sangat mungkin dikembangkan menjadi kawasan komersial.

4.2.3.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Jalan Tentara Pelajar

Kondisi fisik Jalan Tentara Pelajar ini ditinjau dari segi topografi adalah relatif datar dengan perbedaan ketinggian antara ujung Utara dan Selatan yaitu +381 dpl hingga +379 dpl. Adapun elemen fisik pada jalur ini yang perlu diidentifikasi sehubungan dengan konsep jalur pedestrian dan faktor penunjang aktivitasnya antara lain :

- a. Seluruh bangunan di jalur ini memiliki ketinggian satu lantai kecuali elemen menara di depan Mesjid Agung. Tinggi bangunan yang membentuk *skyline* kawasan sangat beragam dan tidak memiliki pola tertentu dengan fasade beragam. Masing-masing bangunan memiliki halaman yang dapat menampung sebagian parkir kendaraan. Sedangkan pada sisi Timur jalan di sekitar jalur pedestrian fungsinya beragam, yaitu menampung sektor informal pedagang kaki lima, parkir kendaraan, pangkalan becak maupun ojek dan di ujung Utara terdapat Taman Menara Air.

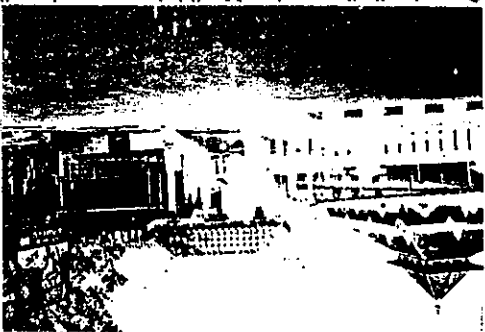
- b. Ruang terbuka pada zona 2 berupa jalan dan jalur pedestrian yang dibentuk oleh pagar Taman Menara Air dan deretan pedagang kaki lima yang tidak teratur di atas jalur pedestrian dan bahu jalan. Sedangkan pola ruangnya berbentuk linear memanjang sepanjang jalan, terdiri atas :



① Komplek Bangunan Mesjid Agung Kota Magelang yang berada di tepi Jalan Tentara Pelajar.



② Komplek toko komersial di tepi Jalan Tentara Pelajar yang berdiri di samping Mesjid Agung Kota Magelang

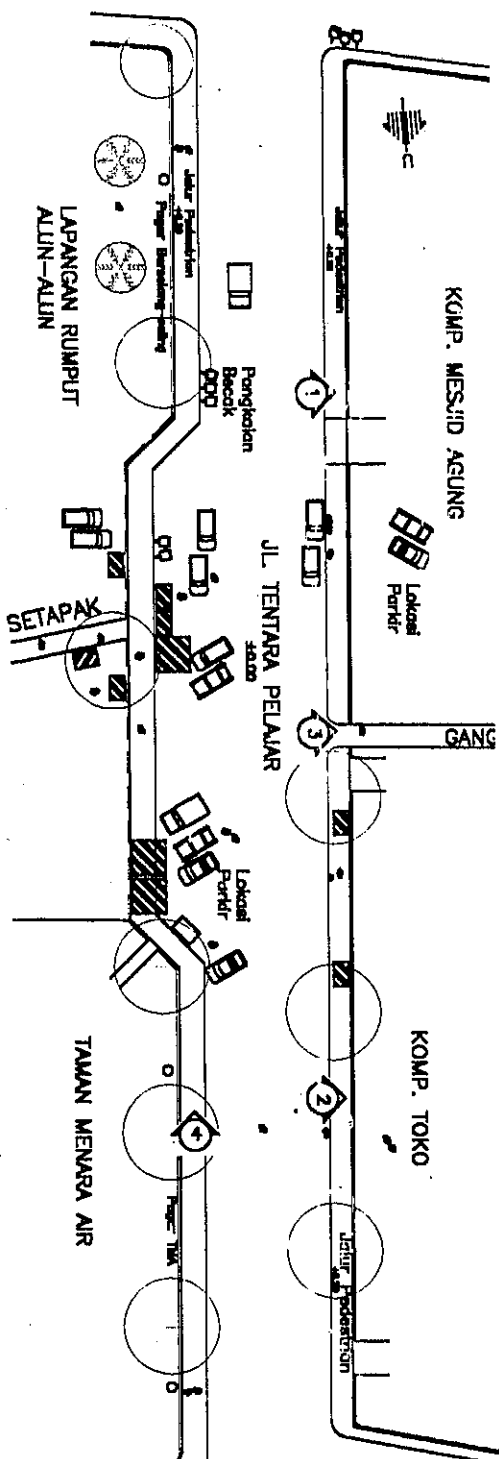


③ Gang kecil di samping Mesjid Agung, sering dilewati oleh pejalan kaki yang menyeberang dari alun-alun



④ TMA di sisi Timur Jl. Tentara Pelajar, PKL dan pejalan kaki beraktivitas di jalur pedestrian dan tepi jalan.

Gambar 4.2.12: Kondisi Beberapa Bangunan dan Suasana Jl. Tentara Pelajar Magelang (Sumber : Dokumentasi Penulis, 2002, 2003)



- Jalan Utama, yang merupakan jalur sirkulasi kendaraan satu arah dari Selatan ke Utara selebar 11.00 dan 15.20 meter, dimana pada bagian sisi Timurnya (di tepi alun-alun) dimanfaatkan sebagai area parkir dan pedagang kaki lima.
- *Landscaping*, berupa pepohonan pada dua sisi jalan, berfungsi sebagai perindang/pelindung jalur pedestrian sekaligus pengarah di sepanjang jalan. Di tepi alun-alun, terdapat dua pohon beringin besar berdiameter ± 110 cm, beberapa pohon palem berdiameter ± 40 cm, pohon lain di Taman Menara Air berdiameter $\pm 40-60$ cm serta sederet teh-tehan yang tidak begitu tinggi. Sedang pohon di seberangnya berada di jalur pedestrian dengan diameter $\pm 20-40$ cm.
- c. Sirkulasi kendaraan pada penggal Jalan Tentara Pelajar ini berupa jalan dengan sistem searah (dari Selatan ke Utara). Kondisi Jalan Tentara Pelajar cukup lebar dan memadai. Pada sisi Timur jalan aktivitas penggunaannya sangat ramai dan digunakan sebagai area parkir secara paralel, tegak lurus atau miring ($30^\circ-60^\circ$), pangkalan becak dan ojek, pedagang kaki lima, tempat mangkal angkutan kota dan banyak orang lalu lintas atau menyeberang.
- d. Jalur untuk pejalan kaki yang ada di tepi penggal Jalan Tentara Pelajar ini lebarnya ± 1.90 meter, tinggi $\pm 20-30$ cm. Sedangkan jalur di seberangnya memiliki lebar ± 2.25 meter. Kondisi jalur pedestrian ini cukup memadai untuk ruang gerak pejalan kaki. Saat ini di beberapa bagian tepi jalur tersebut berikut ditempati oleh tenda PKL dan parkir kendaraan bermotor konsumen yang kondisinya tampak sempit dan sempit.
- e. *Elemen Street Furniture* (asesoris) Kawasan
 - Elemen lunak berupa dua pohon beringin besar berdiameter sekitar 110 cm di tepi jalur pedestrian sisi Timur jalan yang tajuknya melebar, pohon di Taman

Menara Air berdiameter $\pm 30-60$ cm, dan di sisi Barat jalan (depan deretan toko) berdiameter antara 30-60 cm. Di depan mesjid tidak ada pohon sehingga pada siang hari tampak sangat panas.

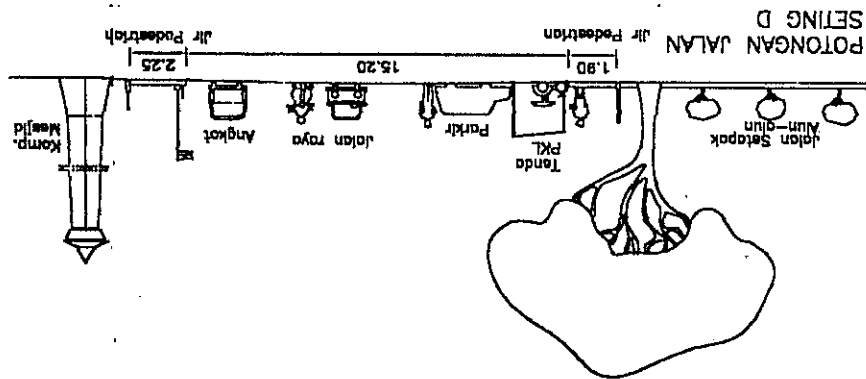
- Elemen keras berupa rambu lalu lintas pada jalur ini cukup memadai. Adapun papan reklame bahannya dari seng dan tiang besi dengan ukuran bervariasi tidak terlalu besar, banyak atau mencolok. Lampu jalan terdapat di sisi Barat jalan, sedang lampu hias setinggi $\pm 2,50-3,00$ meter terdapat pada sisi Timur jalan dan tepi pagar Taman Menara Air. Elemen lain seperti satu unit tempat sampah di depan deretan toko dalam keadaan rusak, bangku duduk kayu disediakan PKL untuk pejalan kaki yang mampr dan supir angkutan kota. Elemen *traffic light* dan *zebra cross* terdapat di dekat perempatan jalan, dan *telephone box* di pintu masuk mesjid. Elemen material jalur pedestrian dari *paving* beton yang sebagian tampak berubah. Adapun elemen pagar besi alun-alun yang berselang-seling membatasi alun-alun dengan jalur pedestrian tampak tidak menonjol karena jumlahnya tidak banyak sehingga memungkinkan masuknya kendaraan roda empat ke alun-alun.

4.2.3.3. Karakteristik Fisik Jalur Pedestrian di Jalan Tentara Pelajar

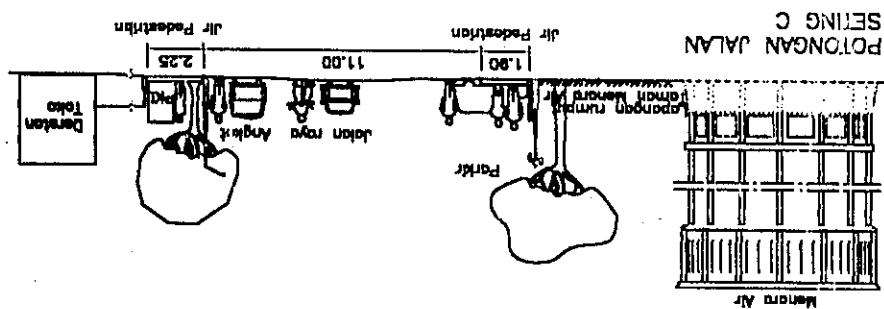
Untuk mendapatkan gambaran lebih jelas mengenal karakter fisik jalur pedestrian yang menjadi zona 2 (dibagi menjadi 2 seting, yaitu C dan D) lokasi penelitian yaitu jalur pedestrian di sisi Timur jalan yang berada tepat di tepi Barat alun-alun kota, maka berikut ini akan digambarkan kondisi karakteristik fisik dan aktivitas yang terkait dengan dimensi jalur pedestrian yang ada, sektor informal, parkir, tata hijau, serta fasilitas/kelengkapan jalur pejalan kaki dan pengunjung kawasan.

Jalur pedestrian yang menjadi lokasi penelitian berada di sisi Timur Penggal Jalan Tentara Pelajar Magelang lebarnya $\pm 1,90$ meter, linggi dari permukaan jalan $\pm 20-30$ cm berbahan paving block, yang keberadaannya dibatasi oleh pagar Taman Menara Air dan pagar alun-alun yang kondisinya tampak kurang terawat dan berlubang karena sebagian pavingnya hilang. Disamping pohon beringin dekat jalan setapak tepi alun-alun, dan di tepi pintu pagar Taman Menara Air juga terdapat pohon beringin berdiameter ± 110 cm dan beberapa pohon lain yang berdiameter $\pm 40-60$ cm dan menunjang kenyamanan beraktivitas pejalan kaki, PKL dan konsumennya, serta parkir kendaraan. Sedang untuk

Gambar 4.2.14 : Potongan Seling D Penggal Jalan Tentara Pelajar Magelang
(Sumber : Sketsa dan Hasil Pengamatan Penulis, 2003)



Gambar 4.2.13 : Potongan Seling C Penggal Jalan Tentara Pelajar Magelang
(Sumber : Sketsa dan Hasil Pengamatan Penulis, 2003)



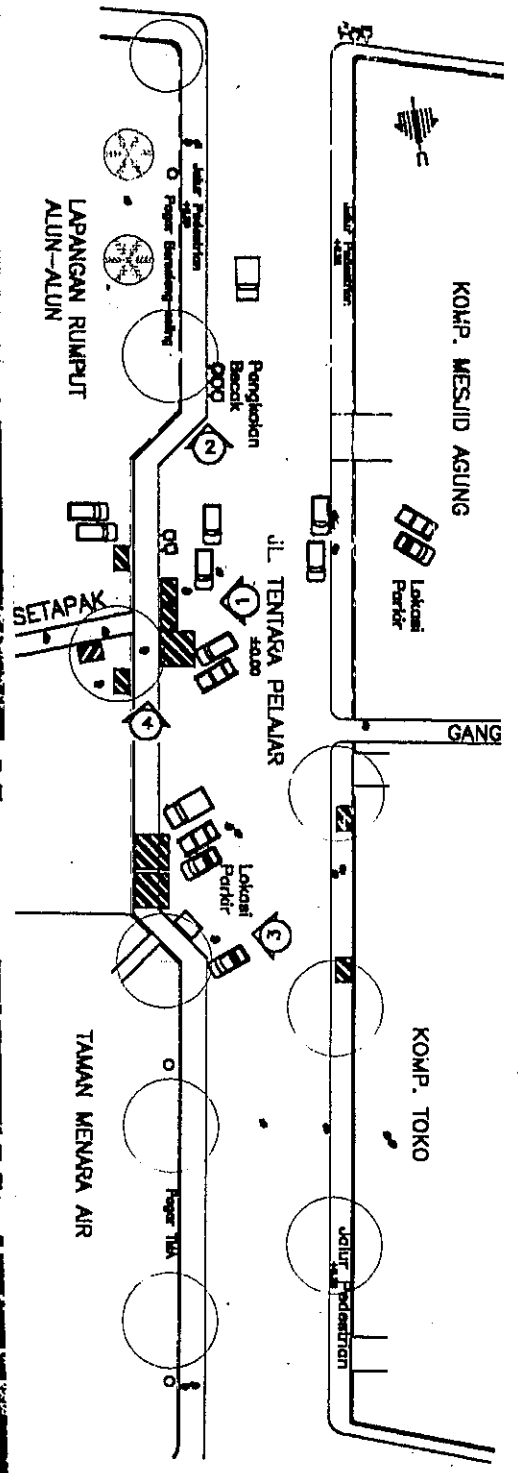
Setting D, jalur pedestrian berbahan *paving block* selebar $\pm 1,50$ meter dan pada sisi Timur dibatasi oleh pagar alun-alun. Tingginya ± 20 cm dari permukaan jalan. Pada Setting D ini tidak ada pohon pelindung, sehingga di siang hari terasa sangat panas.

Pedagang kaki lima pada zona 2 ini sebagian menggunakan tenda dan sebagian berupa gerobak dorong yang dapat berpindah sewaktu-waktu. Komoditas yang dijual oleh PKL hampir seluruhnya makanan yaitu bakso, mie ayam, es kelapa muda, gudeg, rokok, makanan kecil dan minuman. Pada sore hingga malam hari jalur ini makin padat PKL.

Pejalan kaki pada Setting C dan D tampaknya banyak menggunakan badan jalan (di belakang parkir kendaraan) untuk berjalan kaki. Ragam aktivitas pejalan kaki sebagai pengunjung kawasan, yaitu berangkat atau pulang sekolah/kantor, makan/minum di tenda PKL setelah berjalan kaki atau berolah raga, sopir angkutan kota makan/minum makanan kecil, berbelanja ke pertokoan di sekitarnya, dan menunggu angkutan kota di bawah pohon beringin (sisi kanan jalan). Sebagian pejalan kaki tampak menerosos alun-alun, baik melalui jalan setapak atau diagonal. Beberapa murid sekolah yang berolahraga memanfaatkan jalur ini untuk lari pemanasan berkeliling dengan mengambil posisi di badan jalan.

Pada pagi hari, penggunaan ruang pada penggal jalan ini dimulai oleh orang yang hendak ke mesjid, diikuti oleh PKL penjual sarapan (nasi gudeg, bubur dan soto ayam) yang melayani kebutuhan pengunjung kawasan yang berolah raga pagi, hendak berangkat ke kantor, sekolah atau tujuan lainnya (pukul 04.30-09.00 Wib). Pada siang hari, aktivitas pengunjung makin padat dan beragam, antara lain menuju pertokoan di Timur alun-alun (Jalan A.Yani dan Pemuda), pasar atau kantor-kantor jasa yang banyak terdapat di kawasan ini, seperti perbankan, kantor Telkom, PLN, Polres dan rumah sakit.

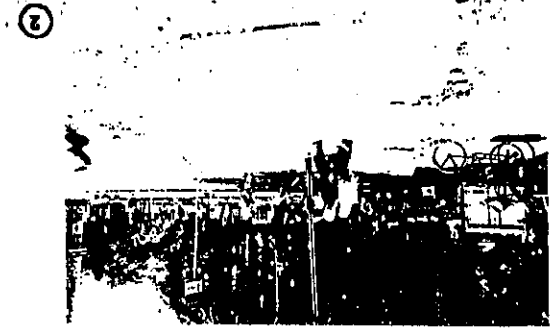
Gambar 4.2.15 : Karakteristik dan Suasana Aktivitas di penggal Jalan Tentara Pelajar Magelang
(Sumber : Sketsa & Dokumentasi Penulis, 2002, 2003)



Aktivitas pagi hari Seling D di bawah pohon beringin untuk duduk konsumen PKL dan tempat berjualan kaki



Aktivitas di depan pintu TMA yang padat PKL dan parkir memaksa pejalan kaki turun ke bahu jalan.



Kondisi jalur pejalan Seling D sebagian rusak. Pe-numpang angkot turun di jalur pejalan kanan jalan.



Kondisi Seling C di tepi TMA digunakan sebagai tempat aktivitas PKL dan area parkir kendaraan.

4.2.3.4. Karakteristik Aktivitas Di Zona 2 Penggal Jalan Tentara Pelajar

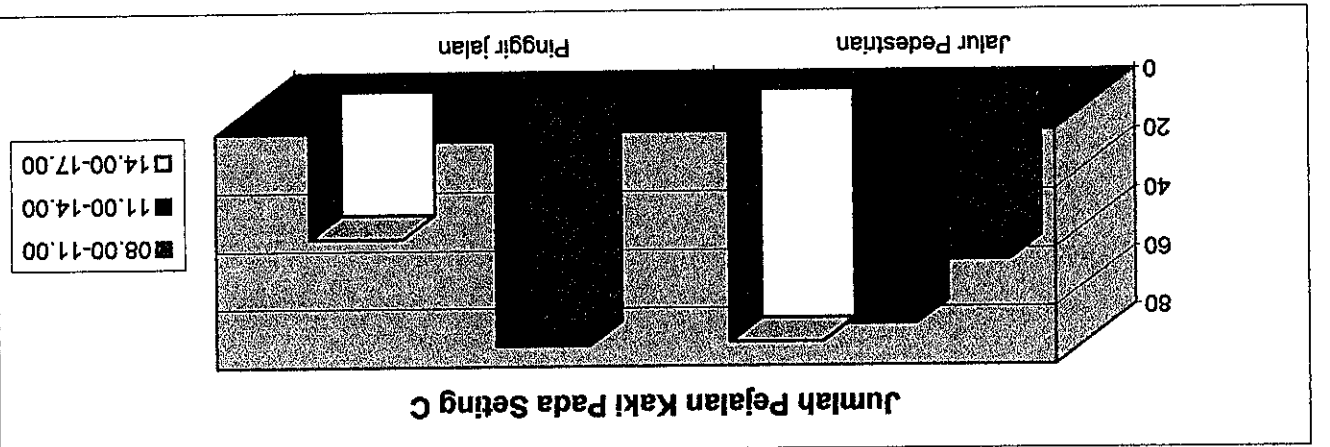
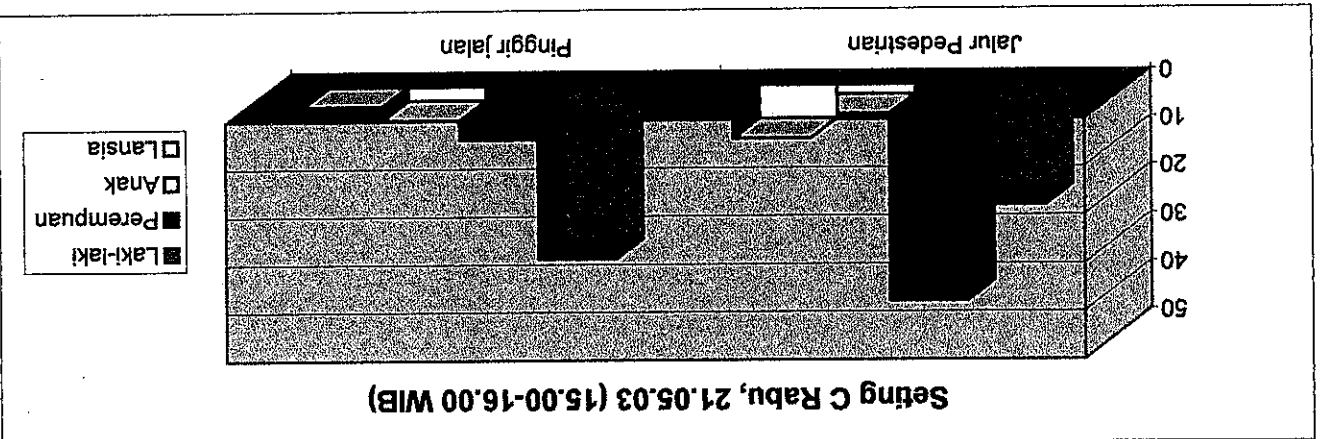
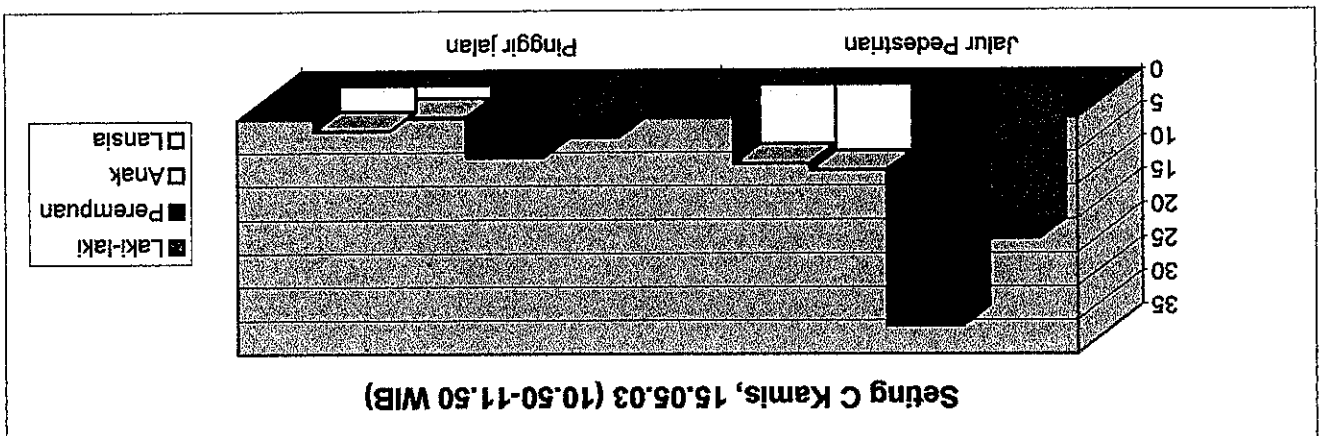
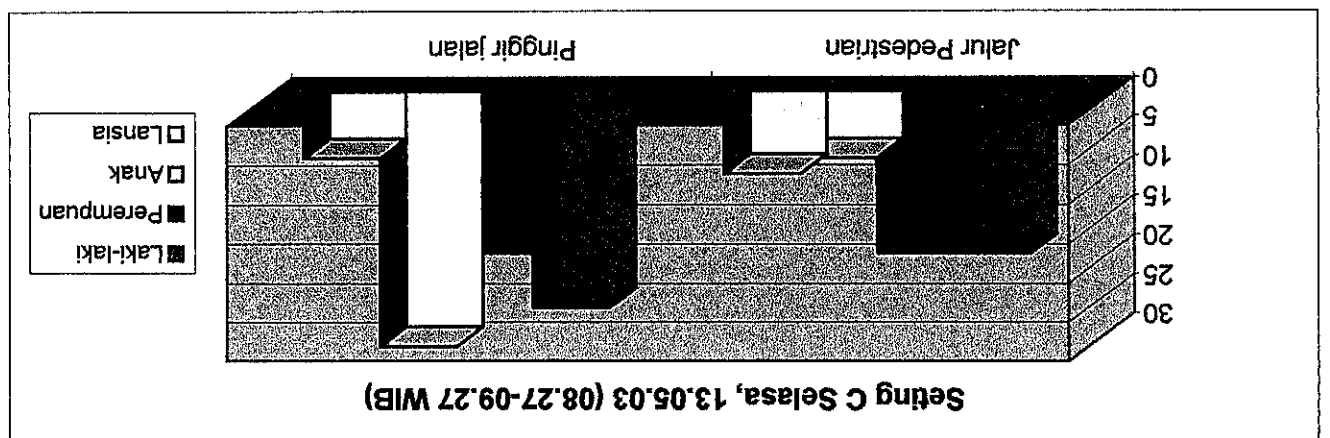
Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan pada hari Selasa, Rabu dan Kamis, pejalan kaki yang beraktivitas di zona 2 (Seling C dan D) berbeda intensitas kedatangannya pada sesi pagi, siang dan sore hari. Dari pengamatan ini dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian, tepi jalan raya, menyeberang dan berkendara (baik dengan kendaraan pribadi maupun angkutan kota di tepi alun-alun atau sisi Timur penggal Jalan Tentara Pelajar), *peak hours* aktivitas kedatangan pengunjung kawasan, terjadinya perilaku menarik dan lokasi-lokasi spesifik yang sering dikunjungi.

Pengamatan terhadap jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat pada diagram yang secara garis besar menggambarkan keadaan masing-masing seting kejadian pada hari pengamatan. Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seling C yang diambil dari permukaan jalan Alun-alun Utara di tepi pagar Taman Menara Air hingga jalan setapak alun-alun pada hari Selasa (13 Mei 2003 pukul 08.27-09.27 wib), Rabu (21 Mei 2003 pukul 15.00-16.00 wib) dan Kamis (15 Mei 2003 pukul 10.50-11.50 wib) adalah sebagai berikut:

- Di antara ketiga hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seling C ini adalah pada hari Rabu sesi sore.

- Pada pengamatan hari Rabu sore dan Kamis pagi, aktivitas yang paling banyak dilakukan oleh pejalan kaki di seting C adalah berjalan di jalur pedestrian, namun pada pengamatan hari Selasa pagi, aktivitas didominasi oleh pejalan kaki yang berjalan di tepi/pinggir jalan, disusul dengan aktivitas pejalan kaki yang memilih menggunakan jalur pedestrian.

- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada ketiga sesi pengamatan di seling ini merupakan pelaku aktivitas yang dominan, diikuti oleh perempuan dewasa, anak-anak dan lansia. Kegiatan berjalan kaki pada siang hari di pinggir jalan raya cukup teduh dan sangat ditunjang dengan keberadaan beberapa pepohonan di tepi pagar Taman Menara Air yang diameternya mencapai 80-90 cm disamping satu pohon beringin berdiameter 110 cm (bertajuk mencapai 6 M) di tepi jalur pedestrian.
- Selama pengamatan berlangsung, aktivitas berjalan di jalur pedestrian banyak dilakukan oleh ibu-ibu bersama anak kecil, lansia yang jalan pagi dan beberapa orang dewasa. Pejalan kaki kebanyakan berjalan cepat dan turun ke tepi jalan yang tidak tertutup warung tenda PKL.
- Aktivitas berjalan kaki di seling ini sangat terkait dengan keberadaan alun-alun karena banyak dilakukan oleh pejalan kaki yang akan melintasi alun-alun melalui jalan setapak atau memilih berjalan diagonal menuju Jalan Alun-alun Selatan dan pejalan kaki yang akan naik angkutan kota.
- Setelah berjalan kaki, banyak pejalan kaki menyeberang jalan dari tepi pagar Taman Menara Air, dekat perempatan jalan, dan sekitar pohon beringin di tepi jalur pedestrian. Pejalan kaki yang menyeberang rata-rata bertujuan menunggu angkutan kota di sisi Barat jalan terutama di bawah pohon dekat tukang pompa ban atau depan toko. Sebagian ini tampak diminati oleh pejalan kaki yang menggunakan angkutan kota. Sebagian menuju Jalan Yos Sudarso atau masuk ke gang kecil di samping mesjid.
- Aktivitas pengunjungan kawasan yang datang dengan kendaraan banyak menggunakan kan sisi Timur jalan (terutama di bawah pohon yang rindang) untuk parkir mobil / motor, lalu masuk ke warung pedagang kaki lima atau menyeberang ke toko.



Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seling D yang diambil di sepanjang tepi alun-alun dari jalan setapak hingga ujung perempatan Jalan Alun-alun Selatan pada hari Kamis (15 Mei 2003 pukul 09.30-10.30 dan 13.25-14.25 wib) serta Kamis (22 Mei 2003 pukul 14.00-15.00 wib) dapat diuraikan sebagai berikut :

- Diantara ketiga sesi dalam kedua hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seling D ini adalah pada hari Kamis sesi pagi.
- Aktivitas berjalan kaki di seling ini berbeda pada masing-masing sesi pengamatan (lihat Lampiran 2-4). Pada sesi pengamatan siang dan sore hari, aktivitasnya didominasi pejalan kaki yang menyeberang jalan, namun pada pengamatan Kamis pagi jumlah terbanyak adalah pejalan kaki berkendaraan, disusul aktivitas berjalan di jalur pedestrian serta tepi jalan raya yang pada sesi ini jumlahnya seimbang.

- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada ketiga sesi pengamatan di seling ini merupakan pelaku aktivitas terbanyak, diikuti oleh perempuan dewasa, anak-anak dan lansia.
- Aktivitas pejalan kaki di jalur pedestrian pada ketiga sesi pengamatan menunjukkan jumlah yang seimbang. Hal ini terkait dengan keberadaan beberapa aktivitas lain seperti PKL dan pangkalan angkutan kota di area sekitar pohon beringin yang mempengaruhi preferensi pejalan kaki dalam beraktivitas di jalur pedestrian.

- Kegiatan naik-turun kendaraan (angkutan kota) di Timur jalan yang berada di kanan arus lalu lintas ini banyak ditemukan pada ketiga sesi pengamatan dan setelah naik ke jalur pedestrian kebanyakan pejalan kaki langsung masuk ke alun-alun.
- Aktivitas menyeberang jalan yang banyak dilakukan pejalan kaki pada seling D terdapat hampir di sepanjang lokasi pengamatan, baik pada zebra-cross menuju Jalan Mayjen Sutoyo, maupun di depan mesjid untuk menunggu angkutan kota ke arah Utara.

4.2.3.5. Pencapaian dan Motif atau Tujuan Kedatangan Pejalan Kaki

Setelah selesai melakukan aktivitasnya di bangunan atau lokasi yang diinginkan, sebagian pejalan kaki kembali ke titik awal, namun sebagian lagi tidak mengingat bahwa arus lalu lintas di kawasan alun-alun adalah searah sehingga aktivitas naik-turun angkutan kota tidak dapat dilakukan pada lokasi yang sama. Adapun cara pencapaian pejalan kaki ke lokasi tujuan di Jalan Tentara Pelajar dapat digambarkan pada diagram berikut ini :

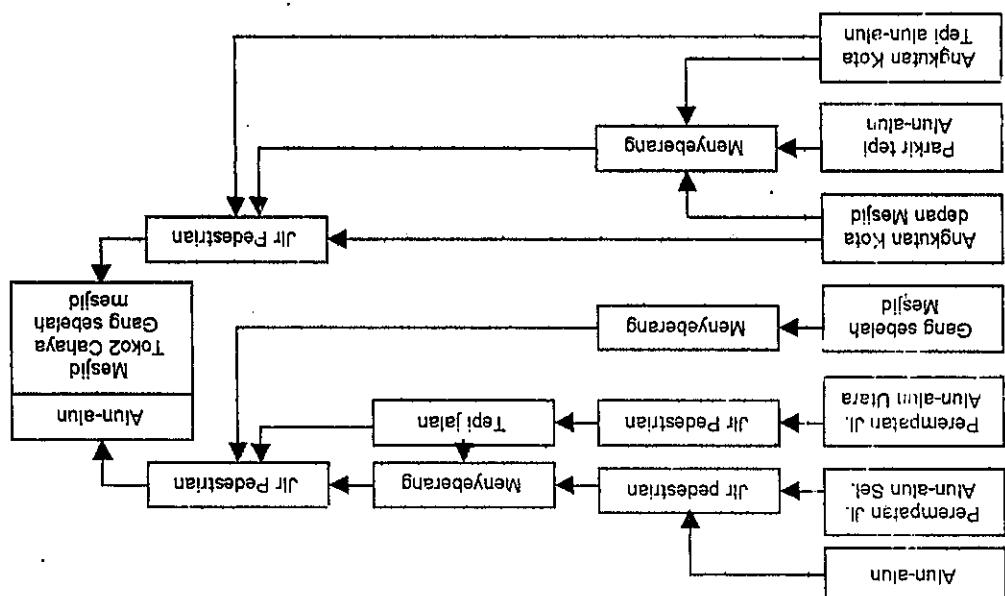


Diagram 4.2.7 : Pencapaian Pejalan Kaki ke Tujuan Jalan Tentara Pelajar
(Sumber : Observasi Lapangan 2003)

Hasil wawancara berdasarkan motif atau tujuan kedatangan dari sejumlah 8 responden di zona 2 (Penggal Jalan Tentara Pelajar) adalah sebanyak 75% atau 6 orang (N=39,n=8) menyatakan hanya sekedar lewat, 12.5% atau 1 orang (N=39,n=8) menyatakan sekedar jalan-jalan dan 12.5% atau 1 orang (N=39,n=8) menyatakan hendak berbelanja/mencari barang.

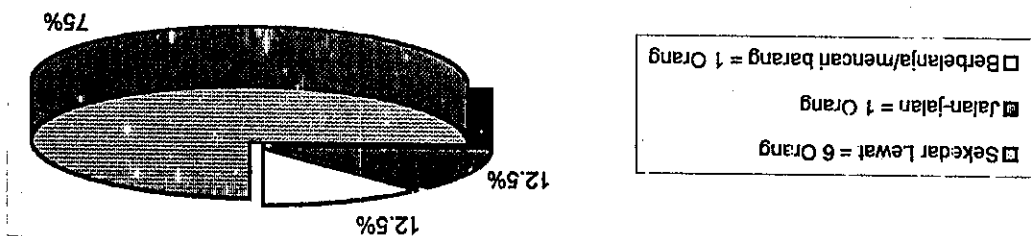
4.2.4. Tinjauan Zona 3 Jalan Alun-alun Selatan dalam Konteks Kawasan

4.2.4.1. Letak dan Potensi Jalan Alun-alun Selatan

Letak geografis Jalan Alun-alun Selatan yang menjadi zona 3 penelitian penulis kedudukannya sangat strategis karena berada di tepi alun-alun kota dan menjadi pusat orientasi dan aktivitas warga kota. Adapun arah pengembangan kawasan jalan ini dalam RUTRK juga sebagai kawasan campuran, yaitu perkantoran pemerintah, jasa, kesehatan dan sosial-keagamaan.

Dalam administrasi pemerintahan kota, jalan ini terletak di Kelurahan Kemirijejo Kecamatan Magelang Selatan. Karena letaknya yang sangat strategis tersebut maka potensi, fungsi dan peranan jalan ini sangat dominan dalam pengembangan bagian wilayah kota pada umumnya. Tata guna lahannya didominasi oleh aktivitas jasa perkantoran dan keagamaan, memiliki cakupan skala layanan kota dan bahkan regional.

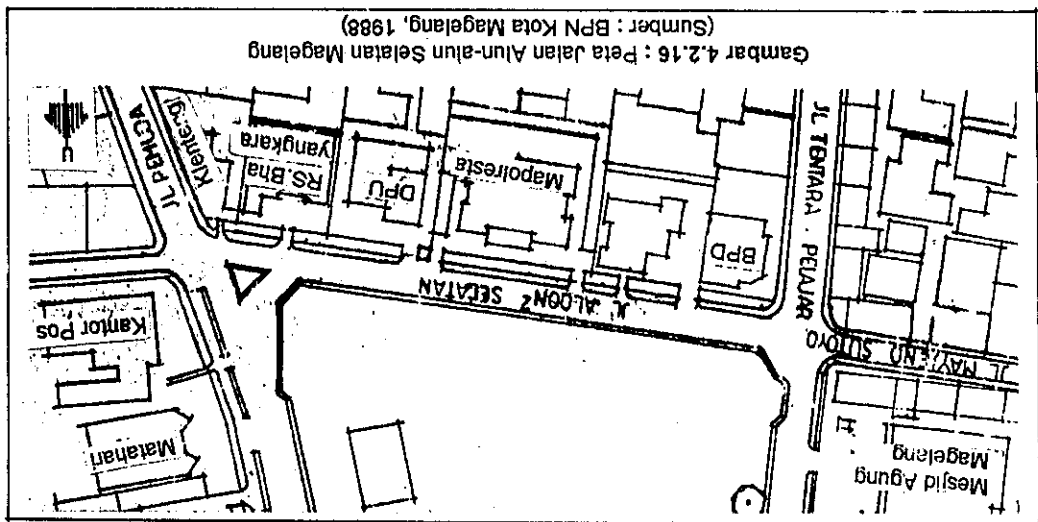
Diagram 4.2.8 : Motivasi Kedatangan Responden Di Zona 2 (Penggali Ji. Tentara Pelajar)
Sumber : Hasil Wawancara 5-6 Agustus 2003



Kondisi fisik jalan Alun-alun Selatan ditinjau dari segi topografi adalah relatif datar dengan perbedaan ketinggian antara ujung Timur dan Barat yaitu +379 dpl hingga +381 dpl. Kondisi ini memungkinkan pejalan kaki dapat lebih santai melakukan aktivitasnya. Adapun elemen fisik pada jalur ini yang perlu diidentifikasi sehubungan dengan konsep jalur pedestrian dan faktor penunjang aktivitasnya antara lain :

a. Seluruh massa bangunan di jalur ini memiliki ketinggian satu lantai. Tinggi bangunan yang berpengaruh pada bentuk *skyline* kawasan yang pada masa kolonial memiliki pola tertentu namun saat ini tampil dengan fasade beragam. Masing-masing bangunan memiliki ruang luar atau halaman yang dapat menampung sebagian parkir kendaraan. Pada sisi Utara jalan, jalur pedestrian berfungsi cukup baik sebagai jalur pejalan kaki. Pedagang kaki lima di kawasan ini beroperasi secara bergantian. Ada yang buka sejak pagi, siang hingga sore hari, dan sebagian (Depan RS Bhayangkara, DPU Bina Marga dan di tepi alun-alun menuju Jalan A.Yani) hanya buka pada sore dan malam hari.

4.2.4.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Jalan Alun-alun Selatan



- b. Ruang terbuka yang terdapat pada zona 3 ini berupa alun-alun, jalan dan jalur pedestrian serta halaman dalam komplek gedung dengan batas yang dibentuk oleh pagar alun-alun, part dan bak tanaman di atas jalur pedestrian sisi Selatan jalan. Sedangkan pola ruangnya berbentuk linear sepanjang jalan, terdiri atas :

- a. Jalan Utama, yang merupakan jalur sirkulasi kendaraan satu arah dari Timur ke Barat selebar $\pm 10,00$, dimana pada kedua sisinya sebagian besar dimanfaatkan sebagai area parkir kendaraan roda empat.

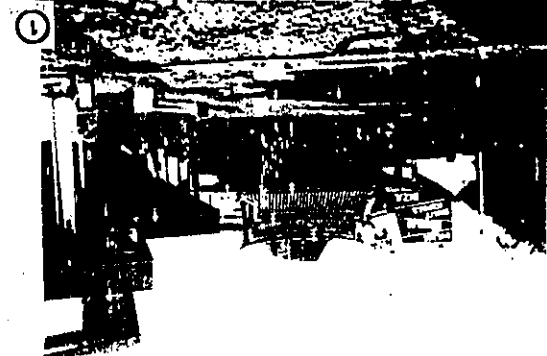
- b. Selokan/parti, berada di depan pagar bangunan sepanjang jalan ini. Selokan yang lebarnya ± 100 cm ini cukup dalam dengan arah aliran air dari Timur ke Barat.

- c. *Landscaping*, berupa pepohonan pada dua sisi jalan dan berfungsi sebagai perlindungan/pelindung jalur pedestrian sekaligus pengarah di sepanjang jalan. Pada tepi alun-alun, terdapat beberapa pohon berdiameter $\pm 20-40$ cm, diselingi serta teh-tahan yang tidak begitu tinggi. Sedang pohon di seberangnya berada di atas jalur pedestrian dengan diameter $\pm 100-120$ cm.

- d. Bak tanaman hias selebar 83 cm terdapat di sepanjang tepi part/selokan yang ada di Jalan Alun-alun Selatan ini dan berfungsi membatasi part dengan jalur pedestrian di depannya.

3. Sirkulasi kendaraan pada Jalan Alun-alun Selatan berupa jalan searah (dari Timur ke Barat). Kondisi dan fasilitas Jalan Alun-alun Selatan ini cukup lebar dan memadai. Namun karena pada satu sisi jalan (terutama dari depan Mapolresta hingga BPD) digunakannya sebagai lokasi parkir paralel kendaraan roda empat terutama pada jam-jam kerja karyawan, disamping antrian *traffic light* di depan BPD, maka jalur ini tampak sempit akibat arus lalu lintasnya cukup ramai.

Komplek Kienteng Kota Magelang yang berada di ujung Jalan Alun-alun Selatan



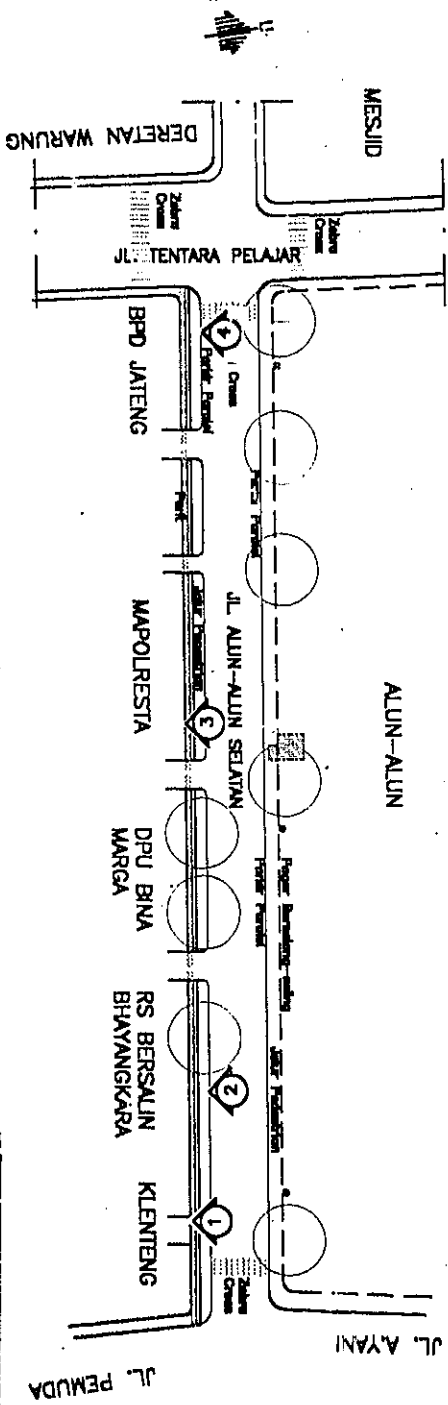
Komplek Rumah Sakit Bersalin Bhayangkara di Jalan Alun-alun Selatan yang berada di samping Kienteng.



Komplek Mapolresta Magelang yang dulu merupakan bekas gedung MOSVIA pada masa kolonial Belanda.



Bank BPD Jateng yang berada di samping markas Paguyuban 317 di ujung Jalan Alun-alun Selatan.



Gambar 4.2.17 : Kondisi Beberapa Bangunan dan Suasana Jalan Alun-alun Selatan Magelang (Sumber : Dokumentasi Penulis, 2003)

4. Jalur untuk pejalan kaki yang ada di tepi Jalan Alun-alun Selatan ini lebarnya ± 2.50 meter, tinggi ± 20 cm. Sedangkan jalur pedestrian di seberangnya memiliki lebar ± 2.00 meter. Dengan dimensi ini, ditinjau kondisi fisik yang cukup baik dan bersih, jalur pedestrian pada zona 3 cukup ideal dan memadai untuk ruang gerak 3 pejalan kaki berjajar. Karena pada jam kerjasi sepanjang tepi jalur ditempat parkir kendaraan bermotor, maka pejalan kaki jarang memilih berjalan di tepi jalan. Namun sejak sore hari di sekitar tikungan menuju Jalan A.Yani, banyak PKL mendirikan tenda sehingga suasana berjalan kaki pada pagi hingga sore hari dengan malam hari tidak sama.

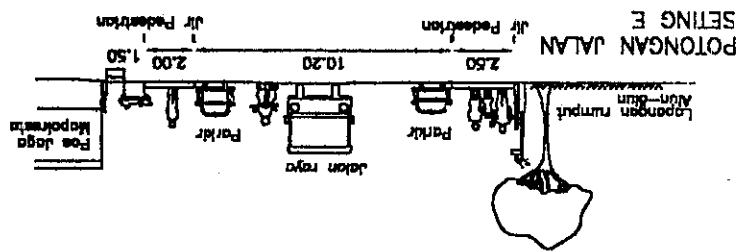
5. Elemen *Street Furniture* (asesoris) Kawasan

- Elemen lunak yang berupa pepohonan yang menunjang aktivitas pejalan kaki di jalur pedestrian terdapat di tepi alun-alun dari depan BPD hingga Mapolresta dengan diameter $\pm 20-30$ cm yang tampak cukup rindang. Namun pada penggal berikutnya hingga Jalan A.Yani pohonnya kecil-kecil diselingi dengan deretan tanaman teh-tehan yang belum tinggi sehingga pada bagian ini pada siang hari tampak sangat panas. Pohon besar berdiameter $\pm 100-110$ cm terdapat di jalur pedestrian depan RS Bhayangkara dan DPU Bina Marga yang tajuknya melebar.
- Elemen keras berupa rambu lalu lintas pada jalur ini menjadi penunjuk arah arus lalu lintas satu arah. Adapun papan reklame yang ada berbahan seng dan tiang besi dengan ukuran bervariasi namun tidak terlalu besar, banyak atau mencolok. *Zebra cross* dan *traffic light* terdapat di sekitar perempatan jalan depan BPD. Lampu jalan yang sebagian berupa lampu hias dengan tinggi $\pm 2.50-3.00$ meter terdapat di sisi Utara jalan di tepi alun-alun. Elemen asesoris lain seperti tempat sampah, bangku duduk dan *telephone box* di sepanjang jalur ini tidak tampak.

Material jalur pedestrian terbuat dari *paving* beton dalam kondisi cukup baik walaupun sebagian sering dilewati oleh kendaraan bermotor yang masuk ke alun-alun. Adapun keberadaan elemen pagar besi alun-alun dan kanstin yang membatasi lahan alun-alun dengan jalur pedestrian tampak berselang-seling dan ada sebagian yang rusak dan kanstinnya hancur sehingga memungkinkan masuknya kendaraan roda empat ke dalam alun-alun.

4.2.4.3. Karakteristik Fisik Jalur Pedestrian di Jalan Alun-alun Selatan

Untuk mendapatkan gambaran lebih jelas mengenai karakter fisik jalur pedestrian yang merupakan zona 3 (dibagi menjadi 2 seting, yaitu E dan F) lokasi penelitian yaitu jalur pedestrian di sisi Utara jalan yang berada tepat di tepi Selatan alun-alun kota, maka berikut ini akan digambarkan kondisi karakteristik fisik dan aktivitas yang terkait dengan dimensi jalur pedestrian yang ada, sektor informal, parkir, tata hijau, serta fasilitas/kelengkapan jalur pedestrian kaki dan pengunjun kawasan.

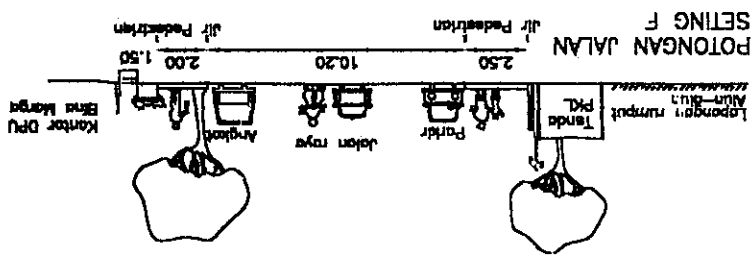


Gambar 4.2.18 : Potongan Seting E Jalan Alun-alun Selatan Magelang (Sumber : Sketsa dan Hasil Pengamatan Penulis, 2003)

Pedagang kaki lima pada zona ini sedikit, sehingga pada pagi dan siang hari jalur pedestrian dapat dikatakan bebas PKL. Sebagian PKL menggunakan tenda di lahan alun-alun untuk berjualan dan sebagian lagi berupa gerobak dorong yang dapat pindah sewaktu-waktu. Jenis mata dagangan yang dijual adalah jenis makanan yaitu nasi, bakso, mie ayam, rokok, makanan kecil, dan minuman.

Jalur pedestrian yang menjadi lokasi penelitian berada di sisi Utara Jalan Alun-alun Selatan Magelang lebarnya ± 2.50 meter, dengan tinggi dari permukaan jalan ± 20 cm berbahan *paving block*, yang berada di tepi alun-alun kota dibatasi oleh pagar alun-alun dan kanstin yang berselang-seling. Kondisi jalur pedestrian Seling E dan F ini cukup terawat dan bersih walaupun sebagian kanstin dan pagar besi alun-alun rusak. Di tepi jalur Seling E terdapat deretan pohon berdiameter ± 30 cm yang cukup rindang. Seling F, tidak terdapat pepohonan teduh sehingga pada siang hari sangat panas. Pejalan kaki yang lewat menuju arah Barat banyak menggunakan payung atau alat lain untuk melindungi wajahnya dari panas maupun silau matahari dari Barat.

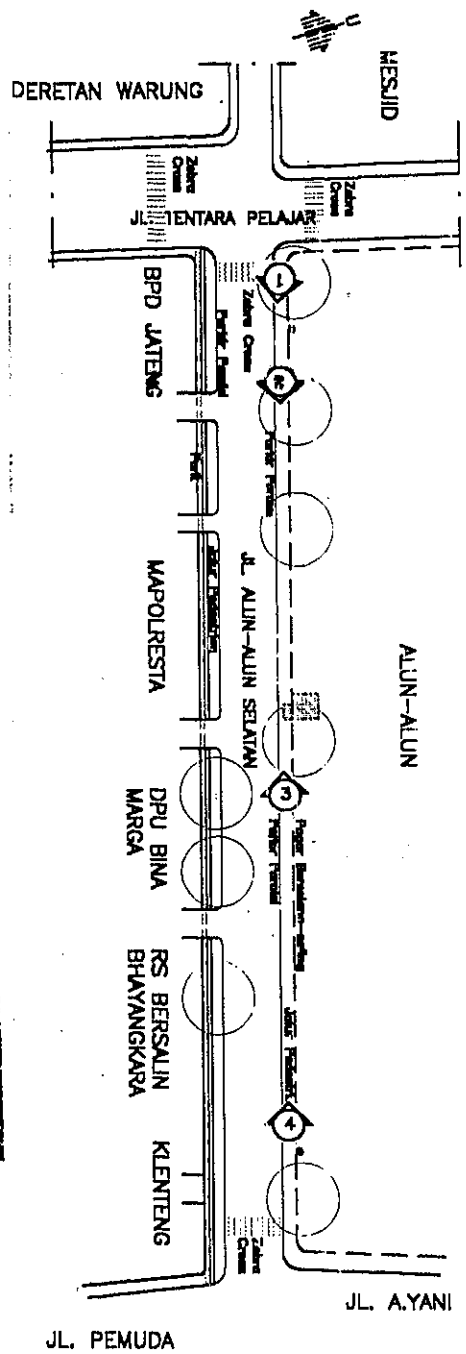
Gambar 4.2.19 : Potongan Seling F Jalan Alun-alun Selatan Magelang (Sumber : Sketsa dan Hasil Pengamatan Penulis, 2003)



Pejalan kaki pada Seting E dan F yang melewati jalur tersebut pada jam kerja lebih banyak menggunakan jalur pedestrian untuk berjalan kaki. Ragam aktivitas pejalan kaki sebagai pengunjung kawasan, diantaranya berangkat atau pulang sekolah/kantor, berolahraga, menunggu rekan atau majikan sambil duduk dan minum/makan makanan kecil, lewat untuk berbelanja ke pertokoan, dan menunggu angkutan kota di bawah pohon beringin. Sebagian pejalan kaki langsung menerosos alun-alun secara diagonal, baik dari Seting F dekat Menara Jam maupun dari sela-sela pagar di depan Mapolresta (Seting E).

Pada siang hari, jalur ini padat dengan aktivitas pejalan kaki yang hendak lewat menuju pertokoan di Jalan A.Yani dan Pemuda, Pasar Rejowinangun atau kantor jasa di seberang alun-alun. Sedangkan pada sore hari, banyak pejalan kaki melewati jalur ini untuk pulang dengan angkutan kota atau bis mini menuju luar kota. Sebagian menuju alun-alun untuk menikmati udara sore sambil bermain bersama anak-anak. Aktivitas ini diikuti oleh datangnya P.K.L yang berjalan di tepi pagar alun-alun. Sebagian pengendara motor langsung masuk ke alun-alun lewat jalur pedestrian, sebagian lagi hanya duduk / menonton di atas motor yang diparkir di atas jalur pedestrian.

Lalu lintas yang melalui jalur ini cukup ramai, baik jenis bis pariwisata, truk tentara, angkutan kota, sepeda motor, becak yang berjalan melawan arus, maupun kendaraan pribadi. Kendaraan bermotor yang parkir pada bahu jalan secara paralel di tepi jalan pada jam kerja bukan hanya pengguna jasa, tetapi juga karyawan kantor atau pertokoan di kawasan tersebut. Disamping parkir pada bahu jalan, sebagian parkir di bawah pohon dalam alun-alun melalui celah pagar yang kanstunnya rusak. Aktivitas naik-turun angkutan kota banyak dilakukan pejalan kaki di bawah pohon beringin depan DPU Bina Marga.



Gambar 4.2.20 : Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Jalan Alun-alun Selatan Magelang
(Sumber : Sketsa & Dokumentasi Penulis, 2002, 2003)

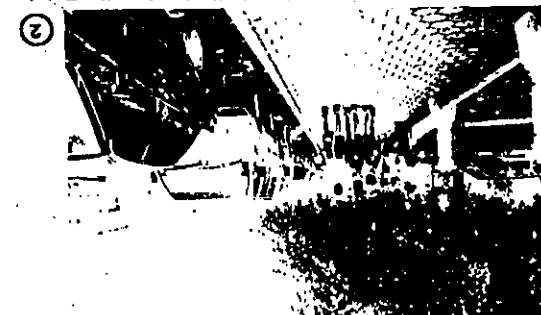
Aktivitas sore hari di alun-alun mempengaruhi perilaku pejalan kaki di Seling E dan F.



Aktivitas di Seling F yang cukup panas pada siang hari. Tampak PKL berjualan di tepi alun-alun



Kondisi Seling E yang cukup baik dan bersih. Pejalan kaki berjalan beraturan dan parkir mobil yang padat.



Tepi jalur pedestrian Seling E yang rindang, digunakan sebagai tempat duduk-duduk dan beristirahat



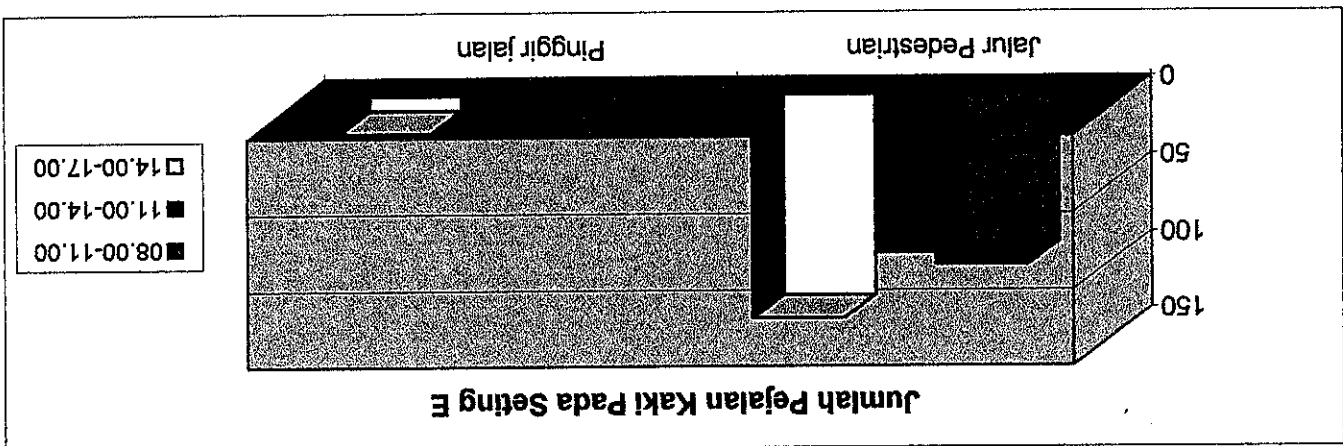
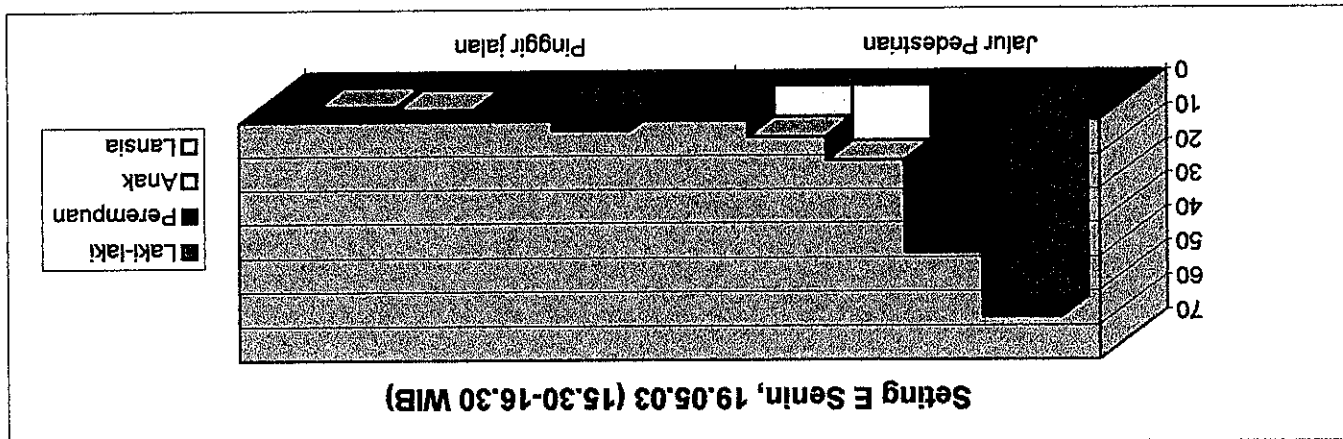
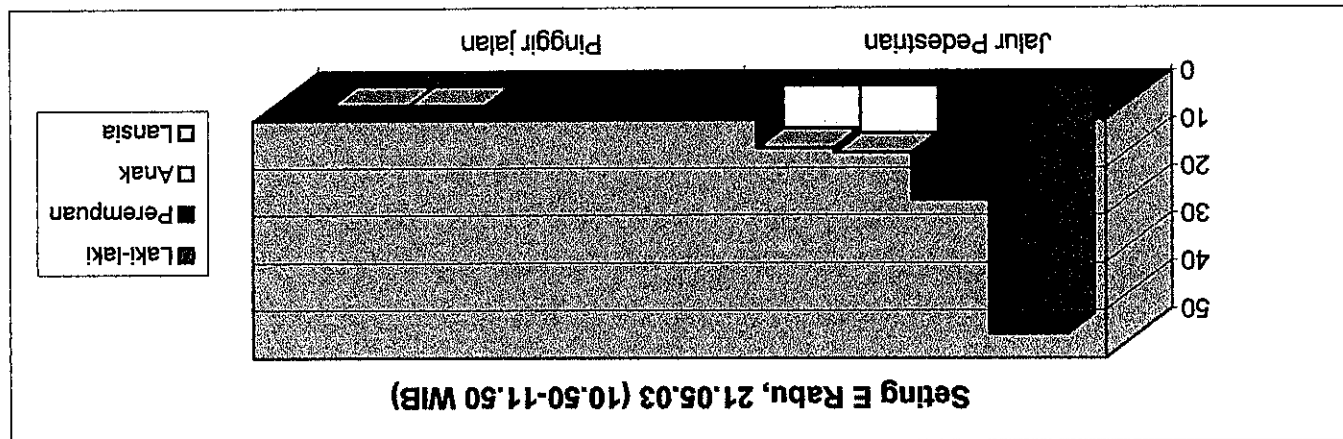
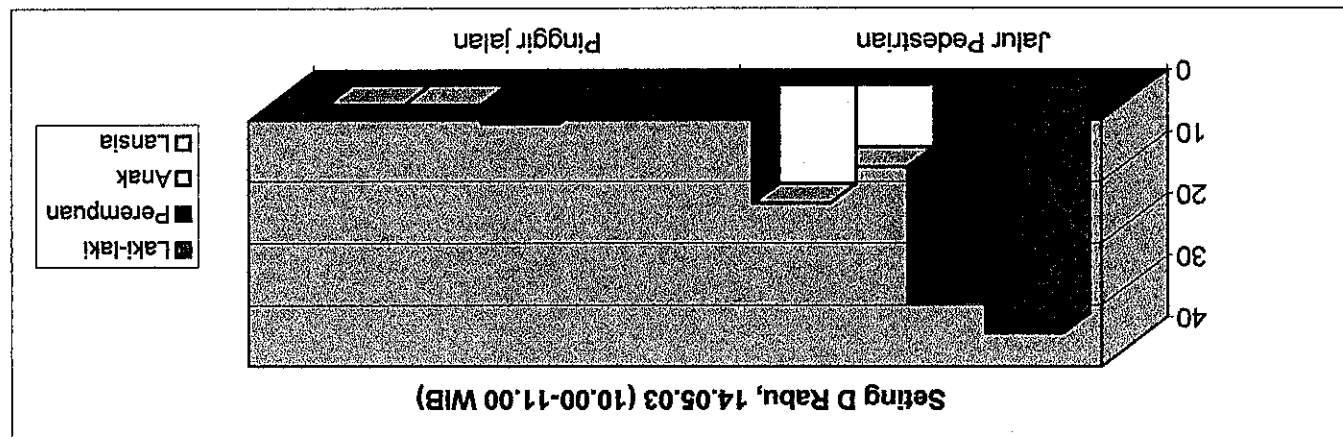
4.2.4.4. Karakteristik Aktivitas di Zona 3 Jalan Alun-alun Selatan

Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan pada hari Senin, Selasa, Rabu, dan Kamis, pejalan kaki yang beraktivitas di zona 3 (Seting E dan F) ini dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian, tepi jalan raya, menyeberang dan berkendara (baik dengan kendaraan pribadi maupun umum di tepi alun-alun atau sisi Utara Jalan Alun-alun Selatan), peak hours aktivitas kedatangan pengunjung kawasan, terjadinya perilaku menarik dan lokasi-lokasi spesifik yang sering dikunjungi.

Pengamatan terhadap jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat pada diagram yang secara garis besar menggambarkan keadaan masing-masing seting kejadian pada hari pengamatan. Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seting E yang diambil di tepi alun-alun dari perempatan Jalan Tentara Pelajar Alir hingga seberang Kantor Mapolresta Mage-lang pada hari Rabu (14 Mei 2003 pukul 10.00-11.00 wib), Rabu (21 Mei 2003 pukul 10.50-11.50 wib) dan Senin (19 Mei 2003 pukul 15.30-16.30 wib) adalah sebagai berikut:

- Diantara ketiga hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting E ini adalah pada hari Senin sesi sore.
- Pada ketiga sesi pengamatan di seting E ini, aktivitas yang paling banyak dilakukan pejalan kaki didominasi oleh pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian, disusuli dengan aktivitas menyeberang jalan, pejalan kaki yang berkendara, dan pejalan kaki yang menggunakan media tepi jalan.
- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada ketiga sesi pengamatan di seting ini merupakan pelaku aktivitas yang dominan, diikuti oleh perempuan dewasa, anak-anak dan lansia.

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING E ZONA 3 (JL. ALUN-ALUN SELATAN MAGELANG)



- Kegiatan berjalan kaki pada siang hari di pinggir jalan raya ini cukup teduh dan sangat

ditunjang dengan keberadaan deretan pepohonan di tepi jalur pedestrian pinggir alun-

alun walaupun tajuknya memang tidak terlalu besar.

- Hampir keseluruhan pejalan kaki pada seting ini menggunakan jalur pedestrian.

Selama pengamatan berlangsung, aktivitas berjalan kaki di tepi jalan jarang ditemukan

dan hanya dilakukan oleh beberapa pendorong gerobak.

- Aktivitas pengunjungan kawasan yang datang dengan berkendaraan banyak mengguna-

kan tepi jalan di sisi Utara ini (terutama di bawah pohon yang rindang) untuk parkir

mobil/motor, lalu menyeberang ke perkantoran di sepanjang jalan. Beberapa sopir atau

rekannya banyak yang menunggu di kanstin pagar alun-alun tepi jalur pedestrian (pada

bagian yang rindang) sambil duduk-duduk, berbincang, membaca koran, dan lain-lain.

- Aktivitas parkir yang rapat di tepi jalan menyebabkan pejalan kaki yang akan atau baru

melintasi alun-alun menuju Jalan Alun-alun Selatan dan hendak menyeberang di

depan Kantor Mapolresta atau depan DPU Bina Marga menjadi terhalang.

- Pejalan kaki yang berjalan di zona ini umumnya hanya lewat menuju pusat

perbelanjaan Jalan A. Yani atau pertokoan / pasar di Pecinan (Jalan Pemuda).

- Setelah berjalan dari arah Barat atau alun-alun, pejalan kaki yang bertujuan ke arah

Pecinan (Jalan Pemuda) atau Jalan Sigaluh umumnya menyeberang di sekitar perem-

patan jalan atau di depan Kantor Mapolresta kemudian berjalan lurus ke arah Timur.

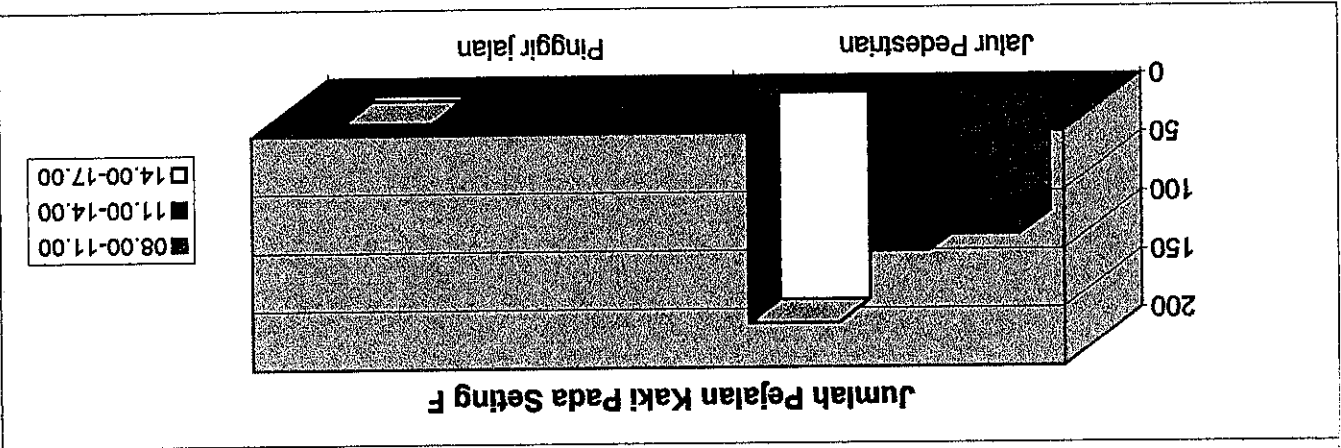
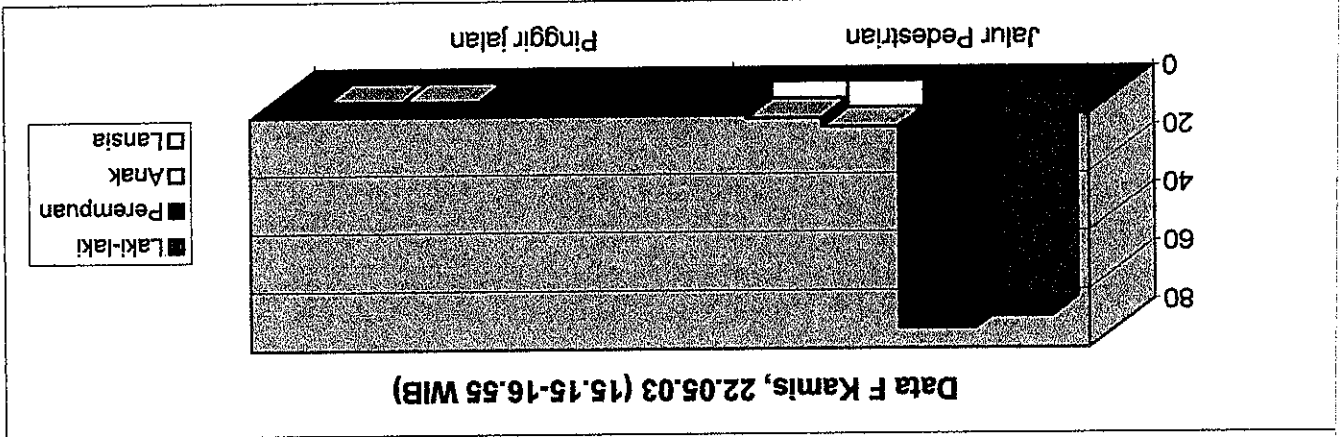
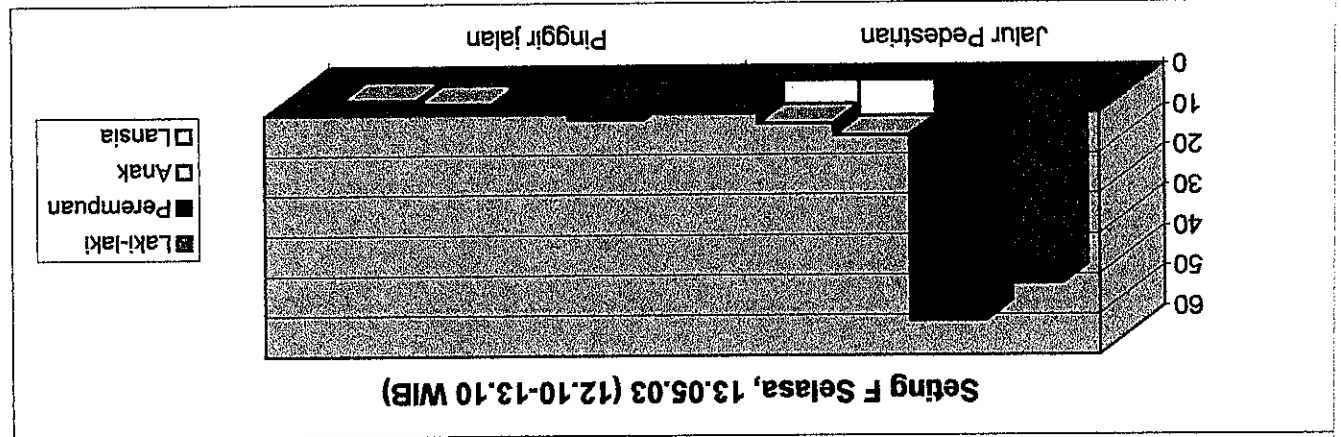
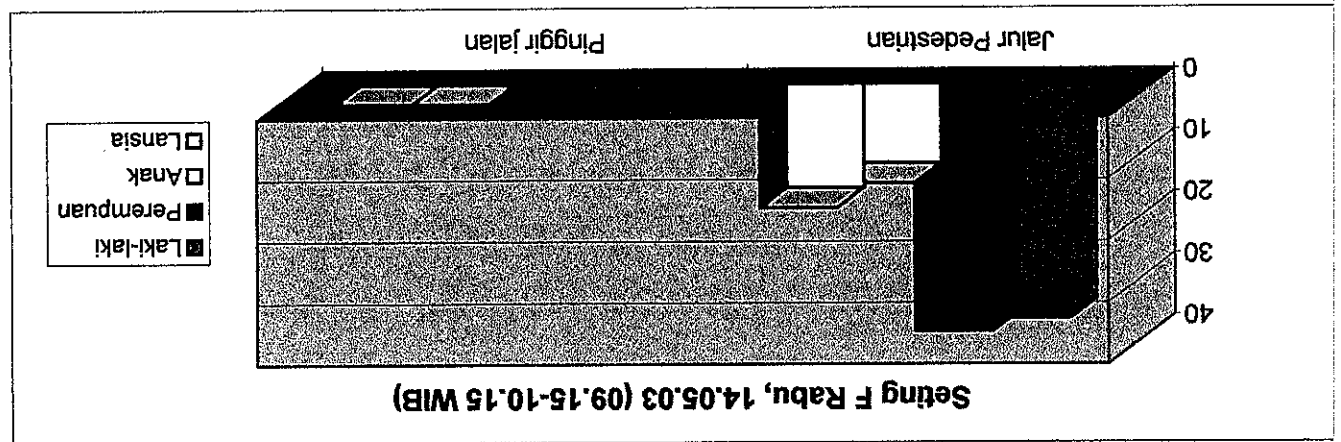
Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seting F yang diambil di sepanjang tepi alun-

alun dari depan Kantor Mapolresta hingga ujung perempatan Jalan A. Yani pada hari Rabu

(14 Mei 2003 pukul 09.15-10.15), Selasa (13 Mei 2003 pukul 12.10-13.10 wib) serta Kamis

(22 Mei 2003 pukul 15.55-16.55 wib) dapat diuraikan sebagai berikut :

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING F ZONA 3 (JL. ALUN-ALUN SELATAN MAGELANG)



- Diantara ketiga sesi dalam kedua hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting F ini adalah pada hari Kamis sesi sore.

- Aktivitas pejalan kaki yang dilakukan di seting ini jumlah terbanyak adalah berjalan di jalur pedestrian. Aktivitas lain seperti berkendaraan dan berjalan di tepi jalan raya yang pada seting ini jarang ditemui.

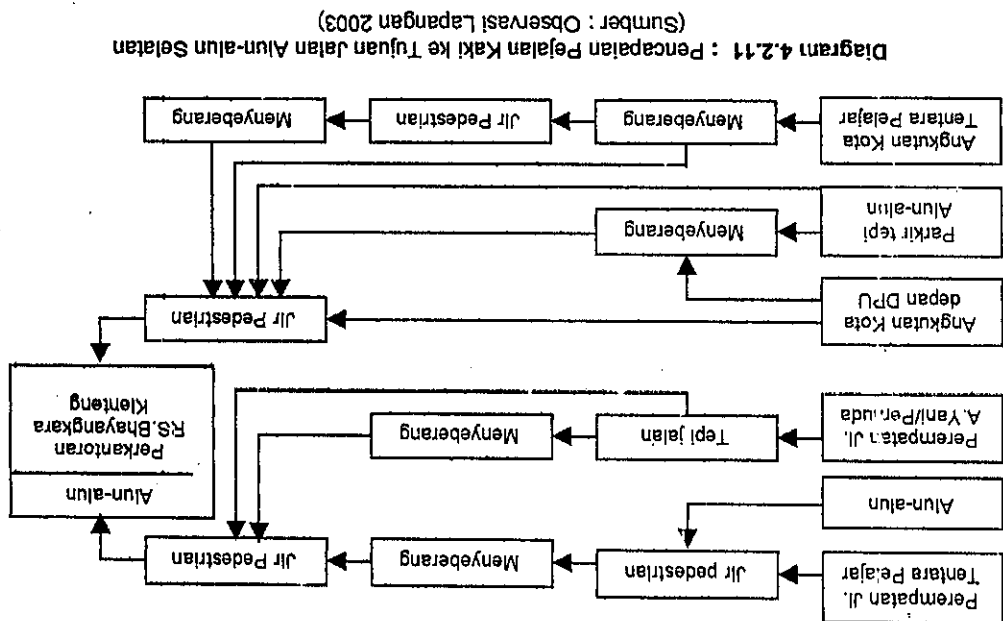
- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada ketiga sesi pengamatan di seting ini merupakan pelaku aktivitas terbanyak, diikuti oleh perempuan dewasa, anak-anak dan lansia. Khusus pada sesi Rabu pagi, jumlah pejalan kaki lansia lebih banyak dari anak-anak.
- Kegiatan naik/turun dan parkir kendaraan pribadi di sisi Utara jalan yang berada di kanan arus lalu lintas ini hanya sedikit ditemukan pada ketiga sesi pengamatan. Hal ini kemungkinan karena aktivitas tersebut di tepi jalur pedestrian seting F ini yang tidak ditunjang dengan keberadaan pepohonan yang dapat menaungi area parkir.

- Dari arah Barat, Timur dan Selatan, pejalan kaki mencapai seting F dengan menyeberang di lokasi sekitar perempatan jalan, seperti di depan RS Bhayangkara, depan Klienteng, dan dekat taman Menara Jam. Arus lalu lintas searah dari jalan A.Yani menuju Alun-alun Selatan yang tidak dilengkapi *traffic light* perlu mendapatkan perhatian dari pejalan kaki di seting ini.

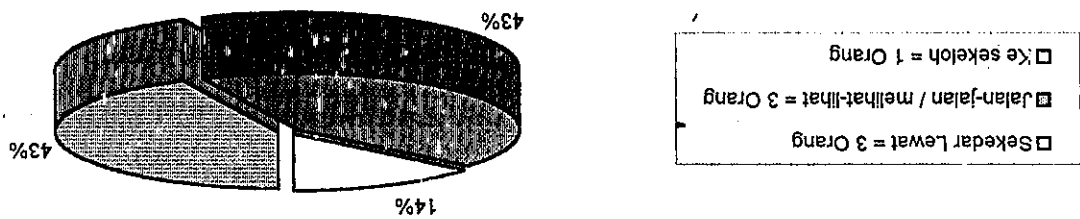
4.2.4.5. Pencapaian dan Motivasi Atau Tujuan Kedatangan Pejalan Kaki

Setelah selesai melakukan aktivitasnya di bangunan atau lokasi yang diinginkan, sebagian pejalan kaki kembali ke titik awal, namun sebagian lagi tidak mengingat bahwa arus lalu lintas di kawasan alun-alun adalah searah sehingga aktivitas naik-turun angkutan

kota tidak dapat dilakukan pada lokasi yang sama. Cara pencapaian pejalan kaki ke lokasi tujuan di Jalan Alun-alun Selatan dapat digambarkan pada diagram berikut ini :



Adapun hasil wawancara berdasarkan motif atau tujuan kedatangan dari sejumlah 7 responden di zona 3 (Jalan Alun-alun Selatan) adalah sebanyak 43% atau 3 orang (N=39, n₃=7) menyatakan hanya sekedar lewat, 43% atau 3 orang (N=39, n₃=7) menyatakan sekedar jalan-jalan/melihat-lihat dan 14% atau 1 orang (N=39, n₃=7) menyatakan hendak menuju ke sekolah. Adapun motif atau tujuan kedatangan responden untuk zona 3 tersebut dapat dilihat pada diagram berikut :

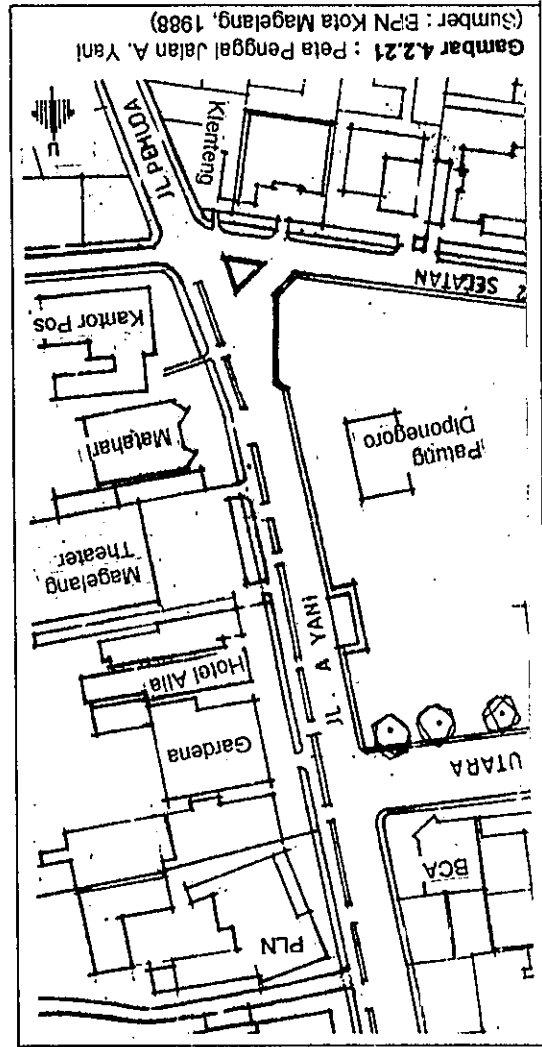


4.2.5. Tinjauan Zona 4 dan 5 Penggal Jalan Ahmad Yani dalam Konteks Kawasan

4.2.5.1. Letak dan Potensi Penggal Jalan A. Yani

Ditinjau dari letak geografisnya dalam konteks kawasan, kedudukan penggal Jalan A. Yani sangat strategis karena berada tepat di sekeliling alun-alun yang menjadi pusat orientasi dan aktivitas masyarakat kota. Di samping itu arah pengembangan penggal jalan ini dalam RUTRK adalah kawasan campuran, yaitu kantor pemerintahan, perdagangan/ jasa, kesehatan, dan hiburan.

Secara administratif pemerintah-
han kota, maka penggal jalan ini terletak
di Kelurahan Panjang yang menjadi
salah satu bagian dari Kecamatan Mage-
lang Utara. Karena letaknya yang sangat
strategis tersebut maka potensi, fungsi
dan peranan penggal jalan ini sangat
dominan dalam pengembangan bagian
wilayah kota pada umumnya. Tata guna
lahannya yang didominasi oleh aktivitas
komersial, ternyata memiliki cakupan
skala layanan kota dan bahkan regional.



4.2.5.2. Kondisi dan Elemen Fisik pada Penggal Jalan A.Yani

Kondisi fisik penggal Jalan A.Yani ditinjau dari segi topografi adalah relatif datar dengan perbedaan ketinggian antara ujung Timur dan Barat yaitu +379 dpl hingga +381 dpl. Kondisi ini memungkinkan pejalan kaki dapat lebih santai melakukan aktivitasnya. Adapun elemen fisik pada jalur ini yang perlu diidentifikasi berhubungan dengan konsep jalur pedestrian dan faktor penunjang aktivitasnya antara lain :

- a. Bangunan di jalur ini memiliki ketinggian antara satu hingga tiga lantai. Ketinggian bangunan tersebut berpengaruh pada bentuk *skyline* kawasan yang pada masa kolonial memiliki pola tertentu namun saat ini tampil dengan fasade beragam. Masing-masing bangunan memiliki ruang luar atau halaman yang dapat menampung sebagian parkir kendaraan. Sedangkan pada sisi Timur dan Barat jalan di sekitar jalur pedestrian berfungsi sebagai jalur pejalan kaki dan pada beberapa bagian ditempati sektor informal pedagang kaki lima dan parkir kendaraan.

- b. Ruang Terbuka di sekitar zona 4 dan 5 ini berupa alun-alun, jalan, jalur lambat, jalur pedestrian serta halaman dalam komplek gedung dengan batas yang dibentuk oleh pagar alun-alun, pagar gedung, dan pembatas jalur di sisi Barat. Sedangkan pola ruangnya berbentuk linear sepanjang jalan yang terdiri atas :

- a. Jalan Utama berbahan aspal, yang merupakan jalur cepat untuk sirkulasi kendaraan-
- b. Jalur Lambat selebar 2,80 meter dengan Pembatas Jalur selebar 83 cm berisi dimanfaatkan sebagai area parkir kendaraan.

dan berfungsi membatasi jalur lambat dengan jalur cepat di depannya. Iampu, tanaman hias dan tiang papan reklame terdapat di sepanjang Jalan A.Yani

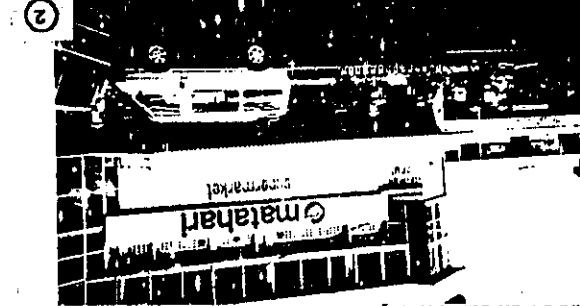
Kantor Pos yang merupakan sisa bangunan kuno di penggal jalan ini pada pagi hari tampak masih sepi



Gardena yang ada di bekas lahan Losmen Loize, banyak dikunjungi masyarakat pada jam-jam operasinya.



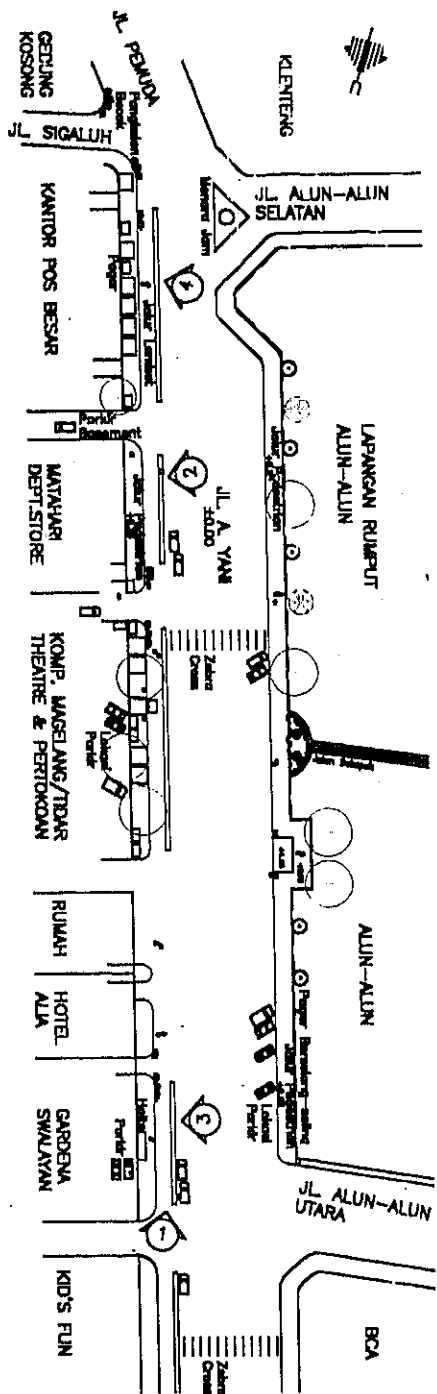
Becak mangkal pada jalur pedestrian dan jalur lambat di depan pintu Supermarket Matahan dan Tidar Theater



Beberapa becak mangkal pada jalur lambat di depan Kid's Fun dan Swalayan Gardena.



Gambar 4.2.22 : Bangunan Fisik di Penggal Jalan A. Yenl (Sumber : Dokumentasi Penulis, 2002, 2003)



- c. *Landscaping*, berupa pepohonan pada dua sisi jalan, berfungsi sebagai perindang/ pelindung jalur pedestrian dan pengarah di sepanjang jalan. Pada tepi alun-alun, terdapat beberapa pohon berdiameter $\pm 20-40$ cm, diselingi deretan teh-tehan. Sedang pohon di seberangnya berada di atas jalur pedestrian (zona 5) dengan diameter $\pm 50-60$ cm, sebagian masih setinggi $\pm 100-150$ cm dan diberi pagar besi.
3. Sirkulasi kendaraan pada penggal Jalan A.Yani ini berupa jalan searah (dari Utara ke Selatan) dan pada jalur lambat (khusus becak dan sepeda) bisa dua arah. Kondisi Jalan A.Yani cukup lebar dan memadai. Bagian tepi Barat jalan digunakan sebagai area parkir, dimana kendaraan parkir pada bahu jalan secara miring. Jalur lambat sering digunakan oleh pejalan kaki, sedangkan jalur cepat dekat pembatas jalur digunakan untuk menunggu atau menaik-turunkan penumpang angkutan kota. Karena itu arus kendaraan dan pejalan kaki di jalur ini tampak sangat ramai.
4. Jalur untuk pejalan kaki yang ada di tepi Jalan A.Yani ini berupa jalur tanpa atap pelindung dengan dimensi lebar ± 300 cm, tinggi $\pm 30-65-115$ cm untuk zona 4, dan di seberangnya (zona 5) memiliki lebar $\pm 400-515$ cm, tinggi $\pm 5-20$ cm. Jalur pedestrian tepi alun-alun memiliki bagian yang digunakan sebagai podium pada *event tertentu*. Dengan dimensi ini, jalur pedestrian pada kedua zona cukup ideal untuk ruang gerak 3 pejalan kaki berjajar. Tepi jalur pedestrian zona 4 digunakan untuk parkir, sedangkan di zona 5 ditempati oleh PKL. Pada sore hingga malam hari, kawasan Jalan A.Yani makin padat PKL sehingga aktivitas pejalan kaki pada waktu tersebut makin ramai.
5. *Elemen Street Furniture* (asesoris) Kawasan
- Elemen lunak berupa pepohonan yang menunjang aktivitas pejalan kaki di jalur pedestrian terdapat di tepi alun-alun dengan diameter $\pm 20-30$ cm yang sebagian

tampak rindang dan pohon besar berdiameter $\pm 90-100$ cm di depan Tidar Theatre
 tajuknya melebar, sangat rindang dan keberadaannya sangat menunjang aktivitas
 pejalan kaki, menunggu angkutan, aktivitas konsumen PKL maupun mangkal
 tukang becak. Sebagian lagi masih kecil (baru tanam) dan diberi pagar besi
 sehingga pada siang hari tampak sangat panas.

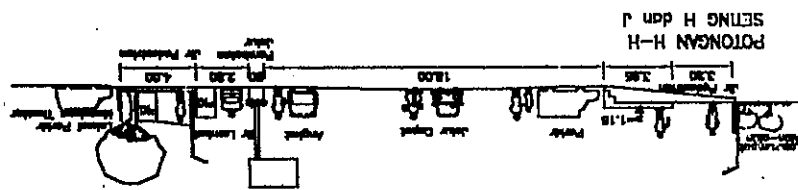
- Elemen keras berupa papan reklame (terutama di tepi alun-alun) terbuat dari
 bahan dan ukuran bervariasi. Sebagian tampak sangat besar, banyak dan menco-
 lok sehingga mendominasi vista kawasan. Zebra cross terdapat di depan pintu
 pagar Tidar Theater. Lampu jalan yang berupa lampu hias setinggi $\pm 2.50-3.00$
 meter terdapat di tepi alun-alun dan pembatas jalur. Elemen bangku duduk dan
 telephone box di sepanjang jalur ini tidak tampak. Tempat sampah sangat jarang.
 Material jalur pedestrian dari *paving* beton bergelombang dan sebagian beruang.
 Adapun elemen pagar besi alun-alun dan kanstin tampak berselang-seling.

4.2.5.3. Karakteristik Fisik Jalur Pedestrian di Penggal Jalan A. Yani

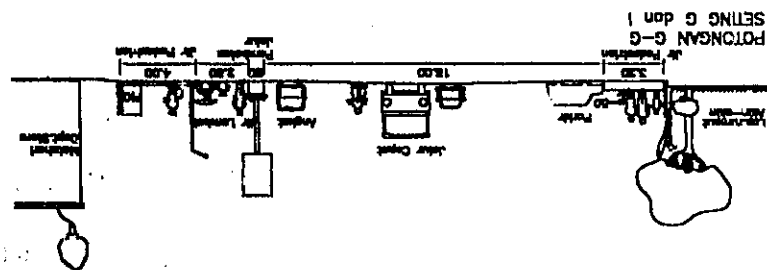
Gambaran mengenai karakter fisik jalur pedestrian yang menjadi zone 4 (dibagi
 menjadi 2 seting, G dan H) serta zona 5 (dibagi menjadi 3 seting, I, J dan K) lokasi
 penelitian yaitu jalur pedestrian di sisi Barat jalan yang berada tepat di tepi Timur alun-alun
 kota serta jalur pedestrian di sisi Timur Jalan A.Yani, terkait dengan dimensi jalur
 pedestrian yang ada, sektor informal, parkir, tata hijau, serta fasilitas/kelengkapan jalur
 pejalan kaki dan pengunjug kawasan adalah sebagai berikut :

jalur pedestrian yang diteliti berada di sisi Timur dan Barat Jalan A.Yani dimana untuk zona 4 yang berada di tepi alun-alun dibatasi kanstin dan pagar besi berselang-seling berbahan paving. Kondisi jalur pedestrian Seting G dan H tampak cukup terawat dan bersih. Pada zona 5, jalur pedestrian tampak bergelombang, sebagian berubah dan kotor. Di tepi alun-alun (Seting G) terdapat deretan pohon berdiameter ± 40 cm yang cukup rindang. Sedang di tepi Seting H tidak terdapat pohon bertajuk lebar sehingga pada siang hari sangat panas. Di zona 5, pohon yang teduh hanya tampak pada Seting J, sedang di Seting I dan K tidak terdapat pohon besar. Pejalan kaki yang lewat banyak menggunakan payung atau alat lain untuk melindungi wajahnya dari pengaruh panas dan silau matahari.

Gambar 4.2.24 : Potongan Seting H dan K Jalan A.Yani Magelang
(Sumber : Sketsa dan Hasil Pengamatan Penulis, 2003)



Gambar 4.2.23 : Potongan Seting G dan J Jalan A.Yani Magelang
(Sumber : Sketsa dan Hasil Pengamatan Penulis, 2003)



Pada pagi hingga siang hari, di zona 4 hampir tidak ada pedagang kaki lima yang

beroperasi sehingga jalur pedestrian bebas PKL. Namun pada sore hari di beberapa bagian mulai ditempati oleh PKL yang sebagian menggunakan tenda dan sebagian hanya berupa gerobak dorong. Sebaliknya pada zona 5, PKL sudah beroperasi sejak pagi dan makin padat pada malam hari dengan jenis dagangan yang lebih variatif. Pada sore hingga malam hari aktivitas di jalur ini makin padat oleh masyarakat dan pejalan kaki yang melewati jalur ini untuk pulang, berbelanja, mencari udara segar, jalan-jalan, atau bermain bersama anak-anak dan disertai datangnya PKL. Sebagian dari pengunjung yang tidak memiliki tujuan berbelanja, datang ke kawasan ini untuk duduk melihat keramaian di kanstin tepi alun-alun, dan sebagian lagi hanya duduk di atas motor.

Pejalan kaki pada Seting G dan H melewati jalur tersebut dengan beragam motivasi. Pejalan menggunakan jalur pedestrian untuk berjalan kaki. Ragam aktivitas pejalan kaki sebagai pengunjung kawasan, diantaranya berangkat atau pulang sekolah/kantor, berolahraga, menunggu angkutan kota, jalan-jalan, menuju Kantor Pos, dan sebagian terbesar, berbelanja ke pertokoan. Setelah melakukan aktivitasnya, sebagian langsung menyeberang dan berjalan menerosos alun-alun, baik dari dekat Menara Jam maupun dari tangga di sekitar jalur pedestrian yang ditinggikan melalui sela-sela pagar (Seting H).

Lalu lintas yang melalui jalur ini cukup ramai, baik jenis bis, mobil barang, angkutan kota, sepeda motor, becak, maupun kendaraan pribadi. Disamping parkir pada bahu jalan tepi Barat, sebagian pengendara kendaraan tampak parkir di halaman gedung yang dituju atau di lokasi terdekat. Adapun aktivitas angkutan kota sudah tampak sejak pagi hingga malam hari, mengingat pengunjung kawasan yang sangat beragam okupasi, motivasi dan tujuan kedatangannya.

Aktivitas PKL dan pejalan kaki duduk di kanstin tepi alun-alun di sisi teduh jalur pedestrian Seling H.

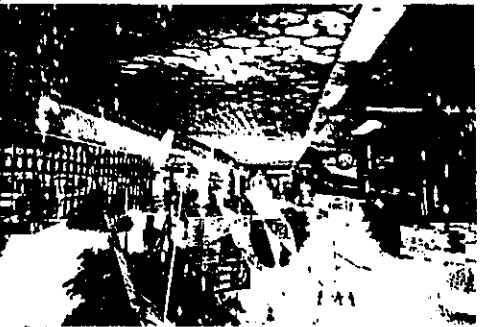


①



②

Tangga sempit digunakan untuk turun-naik karena jalur pedestrian cukup tinggi dan permukaan jalan



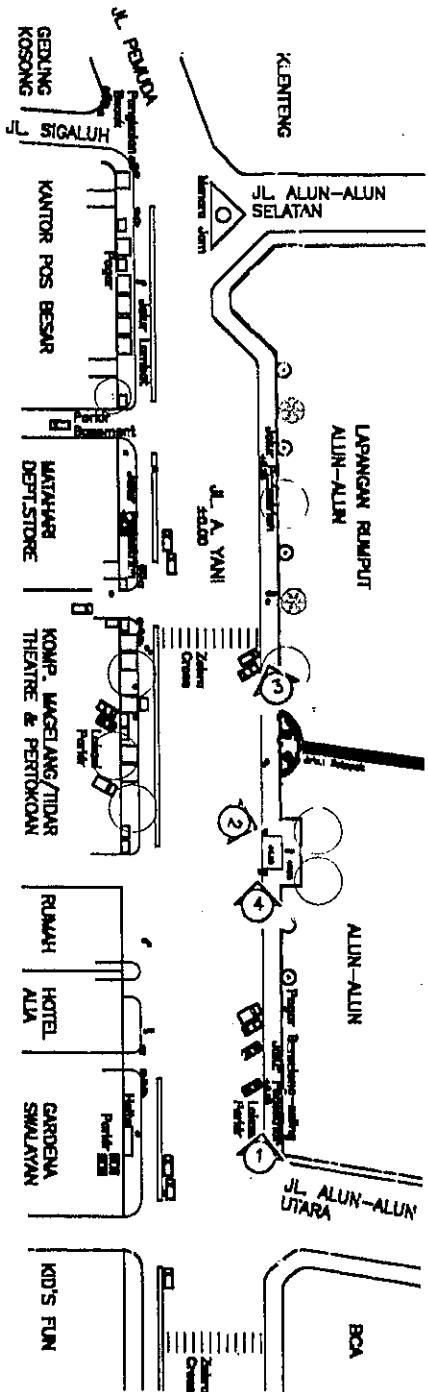
③

Zebracross di tepi jalur pedestrian Seling G digunakan untuk parkir dan pejalan kaki yang duduk di sisi teduh.



④

Aktivitas kawasan yang sangat ramai sebagai tempat bermain pada sore hari karena berada di tepi alun-alun



Gambar 4.2.25 : Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Zona 4 Penggal Jalan A. Yani
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2002, 2003)



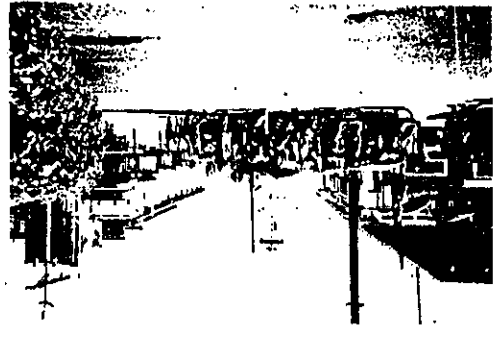
1

Jalur pedestrian dan jalur lambat depan Magelang Theatre tampak teduh. Tampak jalur pedestrian banyak digunakan oleh PKL dan pejalan kaki berjalan di jalur lambat yang juga menjadi tempat mangkal becak.



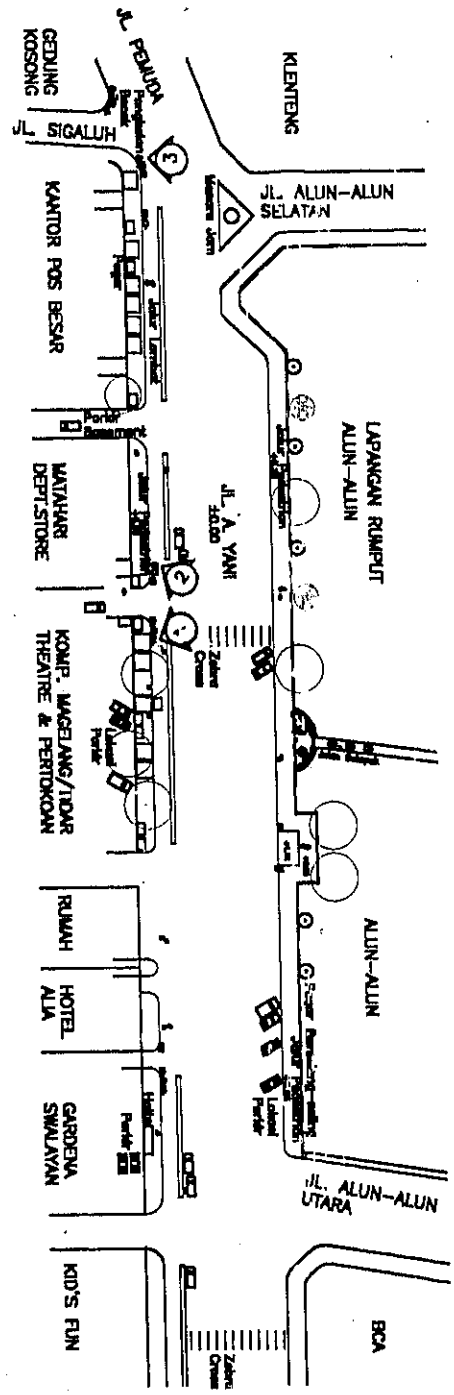
2

Jalur pedestrian dan jalan depan Matahan, Magelang/ Tidar Theater serta beberapa becak yang mangkal di depan pintu masuk Matahan.



3

Jalur Pedestrian di perempatan jalan depan Kantor Pos dan Jalan Sigalih sangat ramai sebagai tempat mangkal becak dan PKL pada pagi hari.



Gambar 4.2.26 Karakteristik dan Suasana Aktivitas di Zona 5 Penggal Jalan A. Yani Magelang (Sumber : Dokumentasi Penulis, 2003)

Secara umum pergerakan pejalan kaki yang ada pada kedua zona ini sebagian besar adalah menuju pusat perbelanjaan / pertokoan yang ada di sisi Timur jalan terutama pada waktu-waktu operasi pertokoan tersebut. Pergerakan tersebut agak berbeda dengan zona 1-3 karena adanya fasilitas jalur lambat di sisi Timur jalan, sehingga untuk mencapai fasilitas di sisi Timur ini pejalan kaki dari arah Barat dan yang berkendaraan harus melewati jalur lambat. Adapun cara pencapaian pejalan kaki ke tujuan yang diinginkan di sepanjang penggal Jalan A.Yani (zona 4 dan 5) dapat dilihat pada diagram berikut ini :

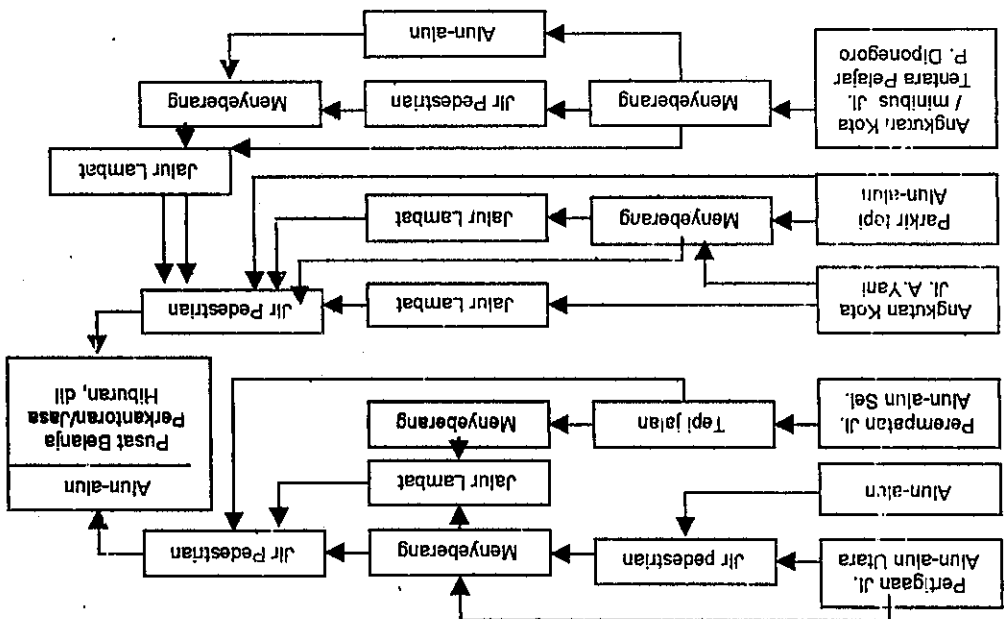


Diagram 4.13 : Pencapaian Pejalan Kaki ke Tujuan Jalan A. Yani
(Sumber : Observasi Lapangan 2003)

4.2.5.4. Karakteristik Aktivitas Di Zona 4 Penggal Jalan A. Yani Magelang

Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan pada hari Senin, Selasa, Kamis, dan Jumat terhadap pejalan kaki yang beraktivitas di zona 4 (Seting G dan H) pada sesi pagi, siang dan sore hari, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jum-

lah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian, tepi jalan raya, menyeberang dan berkendara (baik dengan kendaraan pribadi maupun umum di tepi alun-alun atau sisi Timur penggal Jalan A.Yani), *peak hours* aktivitas kedatangan pengunjung kawasan, terjadinya perilaku menarik dan lokasi-lokasi spesifik yang sering dikunjungi.

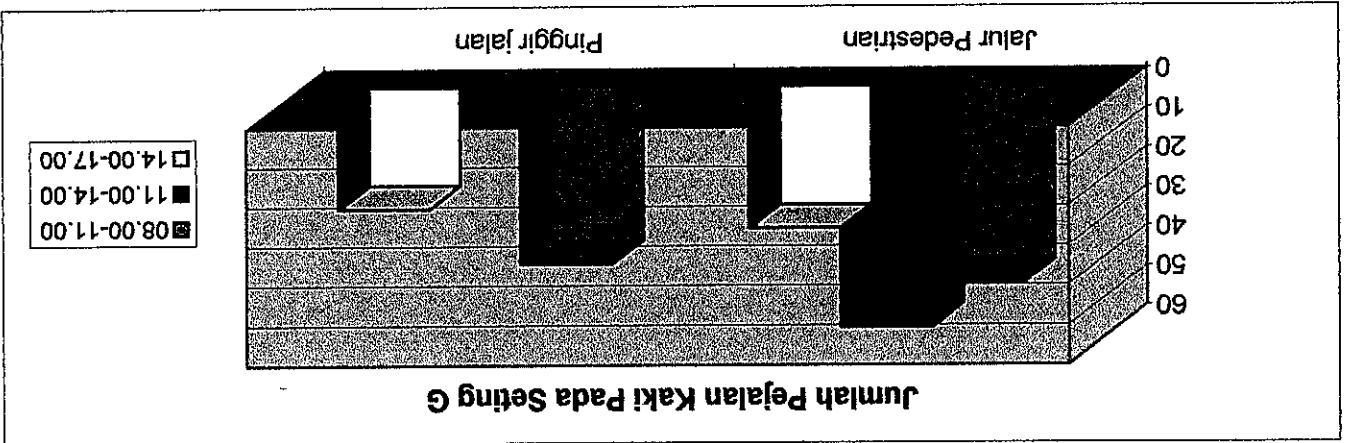
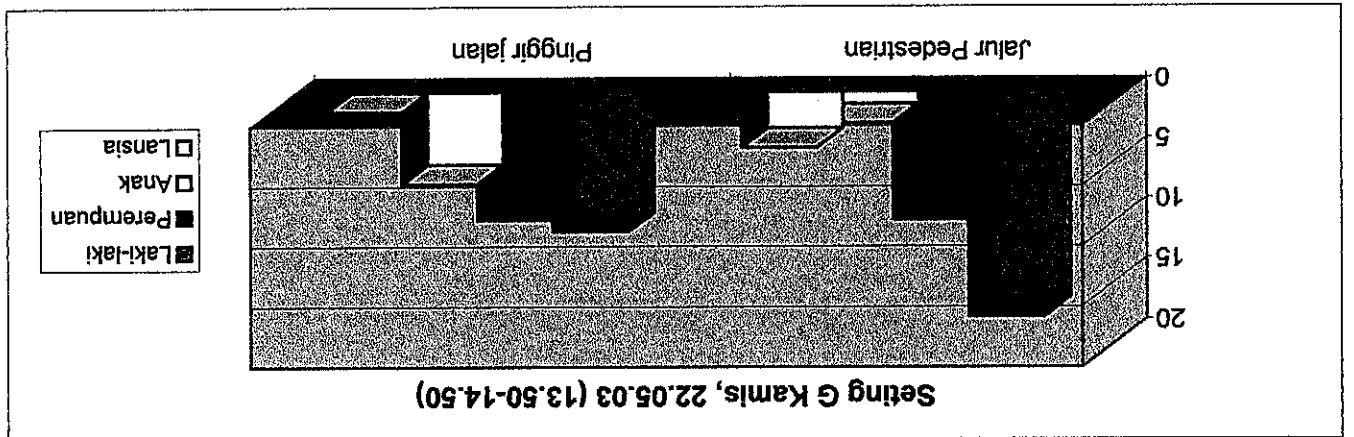
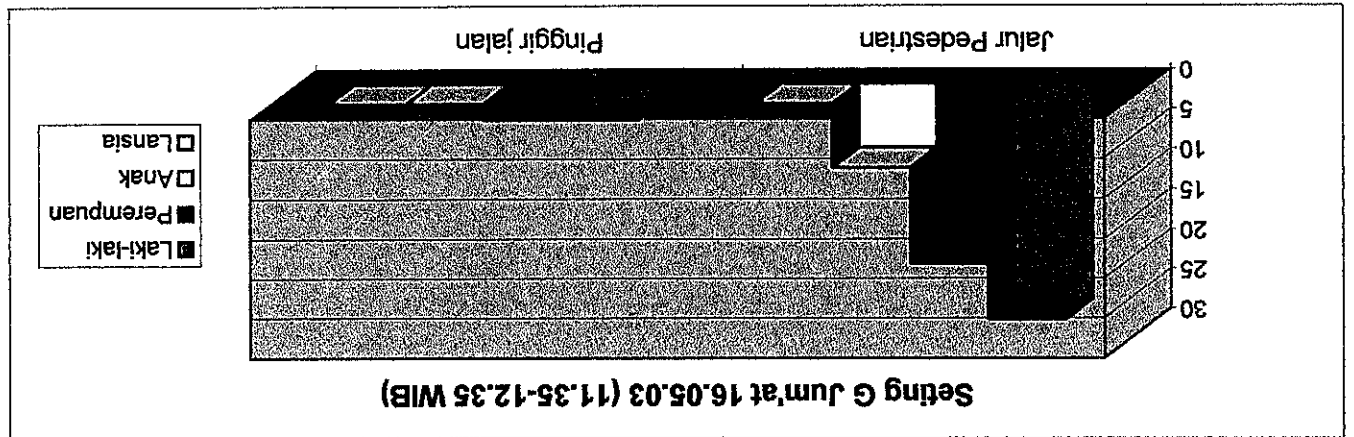
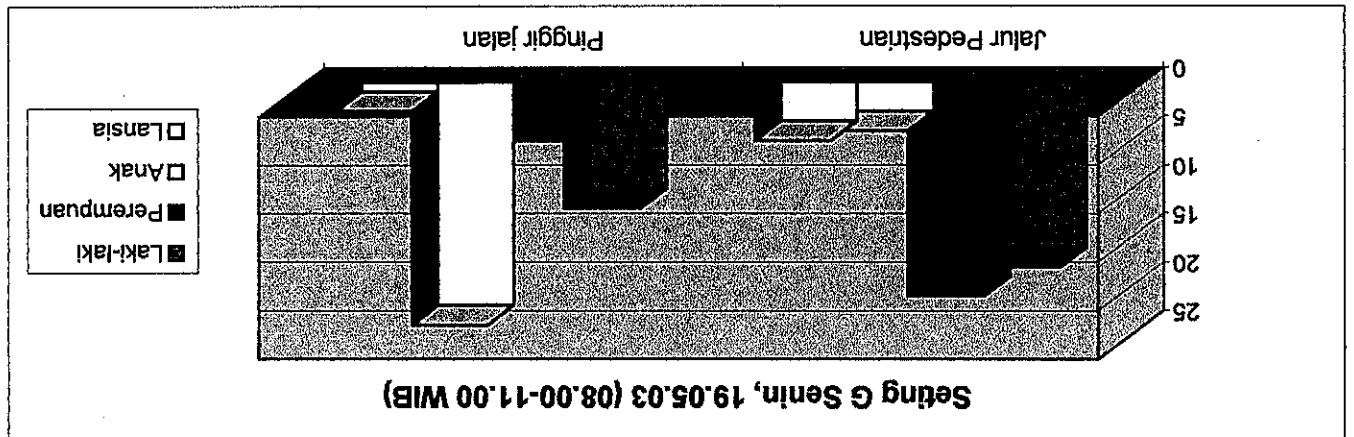
Pola aktivitas pejalan kaki di Seting G yang diambil di tepi alun-alun dari perempatan Jalan Alun-alun Selatan hingga jalan setapak alun-alun kota pada hari Senin (19 Mei 2003 pukul 10.00-11.00 wib), Jumat (16 Mei 2003 pukul 11.35-12.35 wib) dan Kamis (22 Mei 2003 pukul 13.50-14.50 wib) adalah sebagai berikut :

- Diantara ketiga hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting G ini adalah pada hari Jumat sesi siang. Hal ini sangat dipengaruhi oleh aktivitas Sholat Jumat di Mesjid Agung Jalan Tentara Pelajar.
- Pada ketiga sesi pengamatan di seting G, aktivitas yang paling banyak dilakukan pejalan kaki adalah berjalan di jalur pedestrian dibandingkan dengan pejalan kaki yang memilih berjalan di tepi jalan.

- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada ketiga sesi pengamatan di seting ini merupakan pelaku aktivitas yang dominan, diikuti oleh perempuan dewasa, anak-anak dan lansia. Kegiatan berjalan kaki pada siang hari di jalur pedestrian seting G tidak cukup ditunjang dengan keberadaan deretan pohon yang teduh sehingga banyak pejalan kaki merasa kepanasan dan silau oleh sinar matahari.

- Aktivitas pengunjung kawasan yang datang dengan berkendara (lihat juga Lampiran 2-7) banyak menggunakan tepi jalan di sisi Timur ini untuk parkir mobil / motor, lalu menyeberang ke pertokoan di seberang jalan. Beberapa sopir atau rekan pengunjung pertokoan banyak yang menunggu dan duduk di kanstin pagar alun-alun

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING G ZONA 4 (PENGAL JALAN A. YANI MAGELANG)



tepi jalur pedestrian (pada bagian yang rindang) atau masuk ke alun-alun dan duduk-duduk di bawah pohon.

- Aktivitas pejalan kaki di seting ini sangat terkait dengan keberadaan alun-alun dan lokasi pertokoan maupun Kantor Pos di sekitarnya. Aktivitas menyeberang banyak dilakukan oleh pejalan kaki yang baru melintasi alun-alun dan hendak menuju pertokoan dan menyeberang ke depan Kantor Pos atau di zebra cross depan Matahari.

Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seting H yang diambil di sepanjang tepi alun-

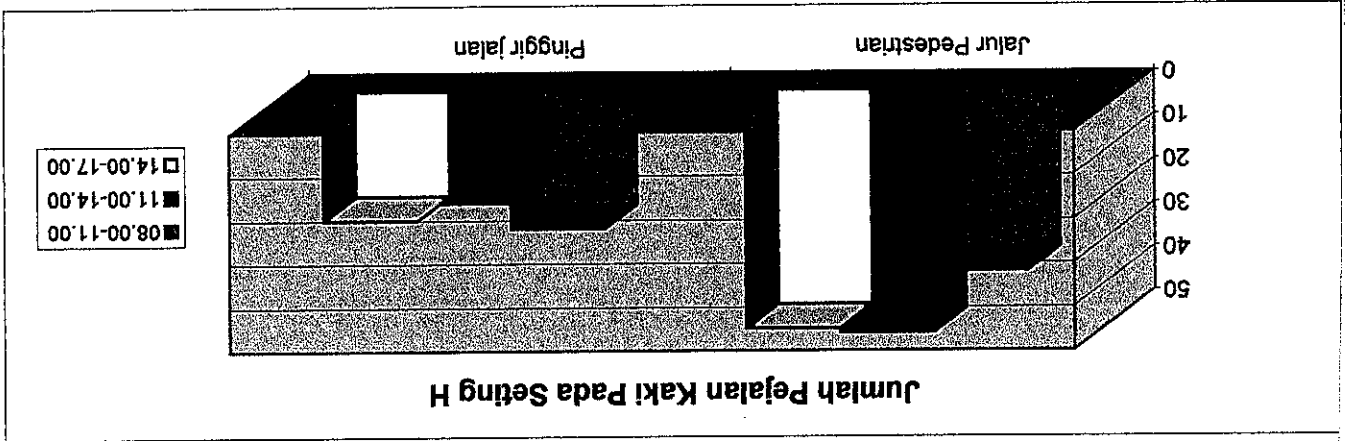
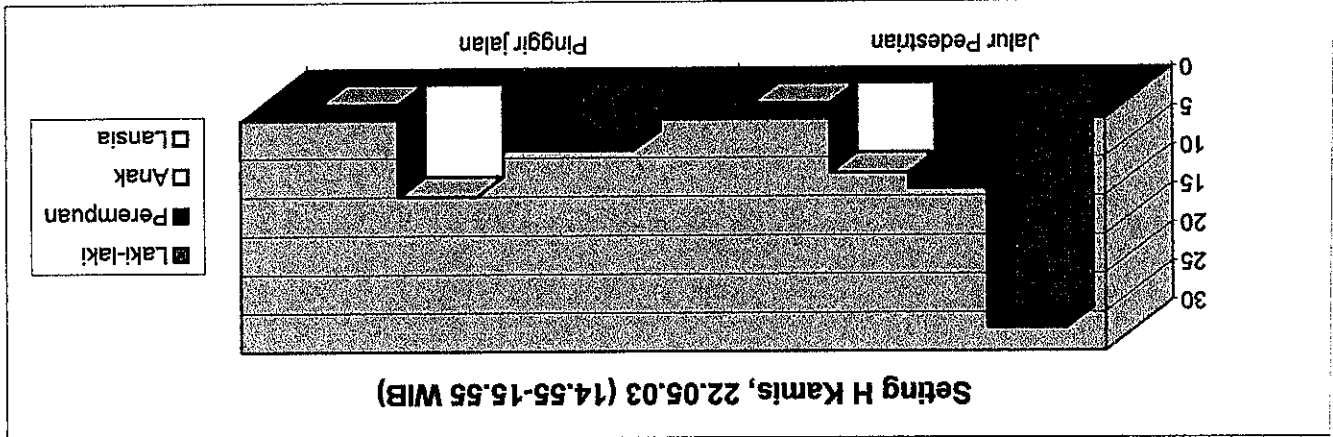
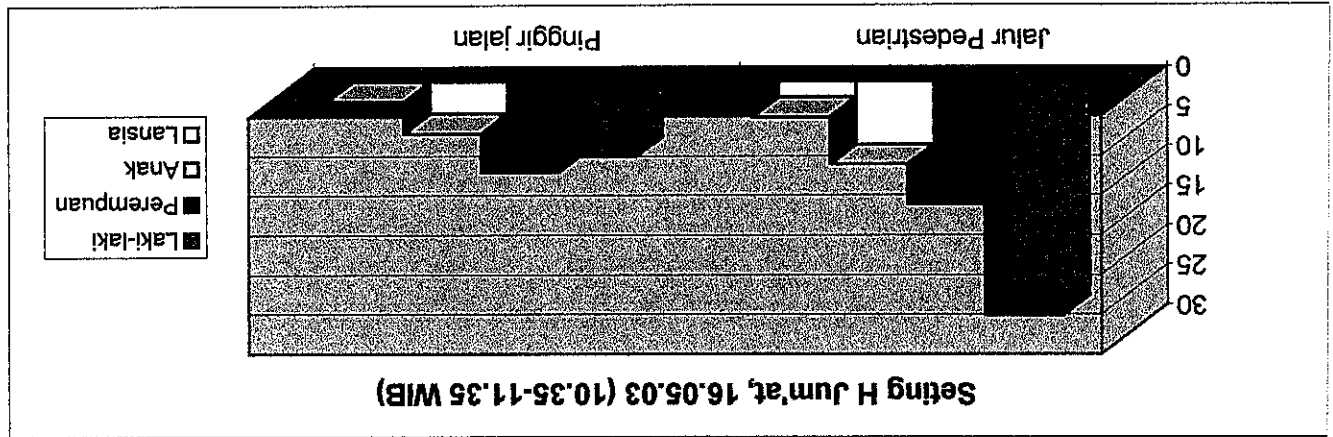
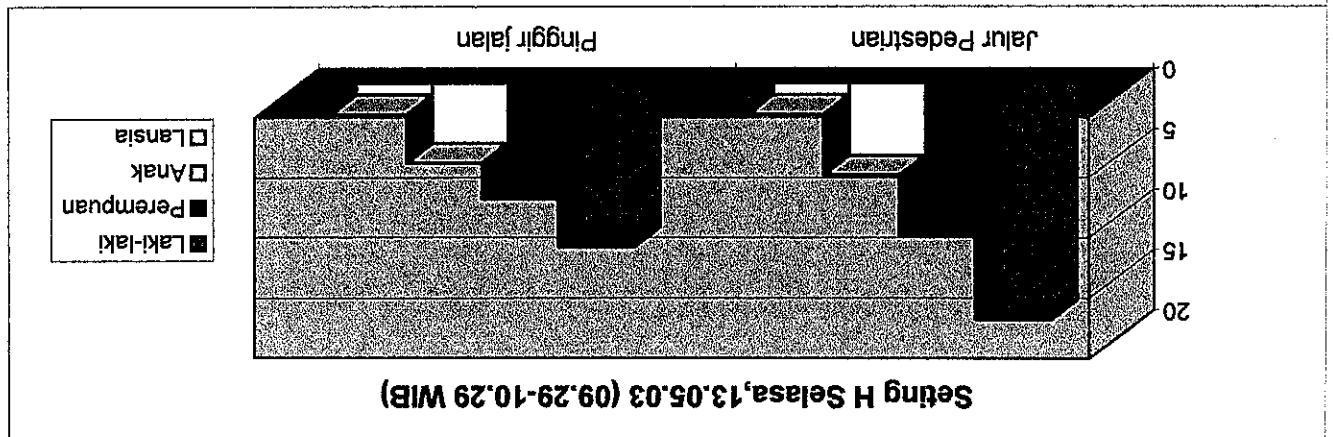
alun dari jalan setapak alun-alun hingga ujung perempatan Jalan Alun-alun Utara pada hari Selasa (13 Mei 2003 pukul 09.29-10.29), Jumat (16 Mei 2003 pukul 10.35-11.35 wib) serta Kamis (22 Mei 2003 pukul 14.55-15.55 wib) adalah sebagai berikut :

- Diantara sesi dalam kedua hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting H ini adalah pada hari Jumat sesi siang.
- Dibandingkan dengan aktivitas pejalan kaki yang berjalan di tepi jalan, maka jumlah pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian seting H adalah lebih banyak.

- Pejalan kaki laki-laki dewasa pada pengamatan Jumat siang dan Kamis sore merupakan pelaku aktivitas terbanyak. Namun pada pengamatan Selasa pagi aktivitas pejalan kaki didominasi perempuan dewasa, diikuti laki-laki dewasa, anak-anak dan lansia.
- Kegiatan berjalan kaki di seting H tidak ditunjang dengan keberadaan pohon yang teduh dan hanya dilakukan oleh pejalan kaki yang akan menuju pertokoan di sisi Timur jalan. Namun pada sore hari banyak orang duduk-duduk di seting ini untuk menikmati pemandangan sekitar atau melihat aktivitas di alun-alun.

- Aktivitas menyeberang pada seting H paling banyak dilakukan pejalan kaki dari sekitar perempatan jalan menuju Gardena dan dari bawah area panggung jalur pedestrian.

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING H ZONA 4 (PENGAL JALAN A. YANI MAGELANG)



4.2.5.5. Karakteristik Aktivitas Di Zona 5 Penggal Jalan A. Yani Magelang

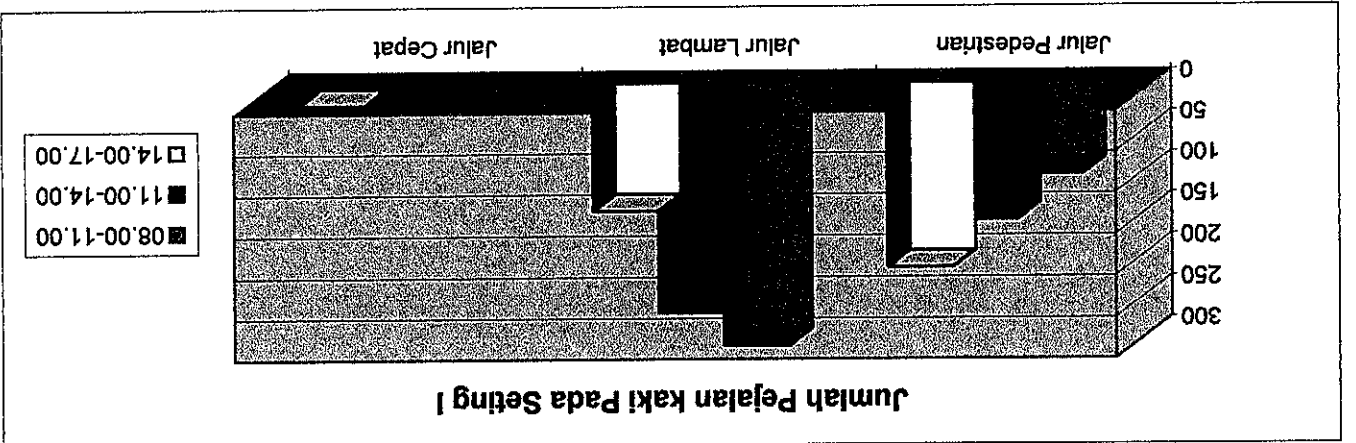
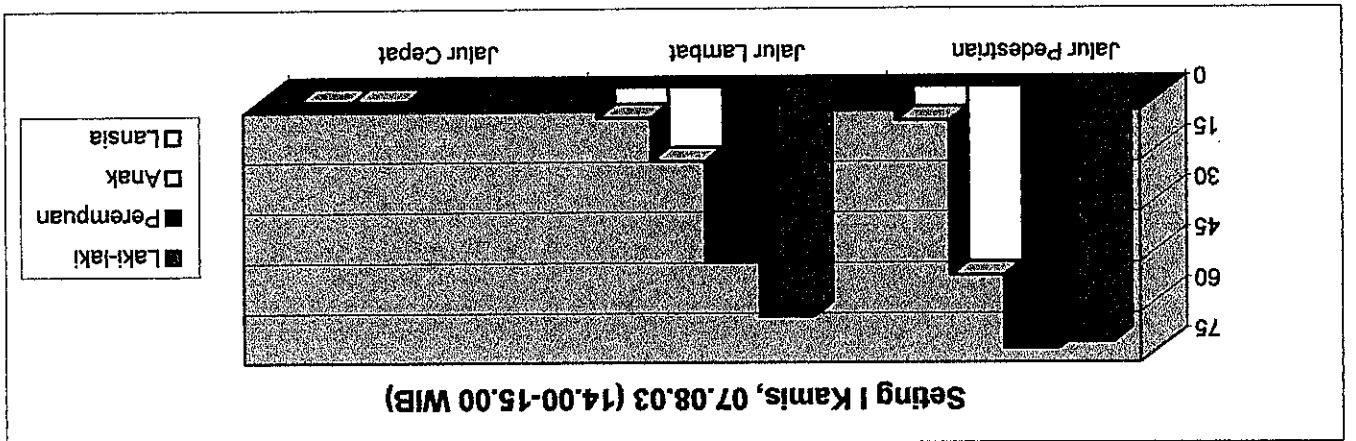
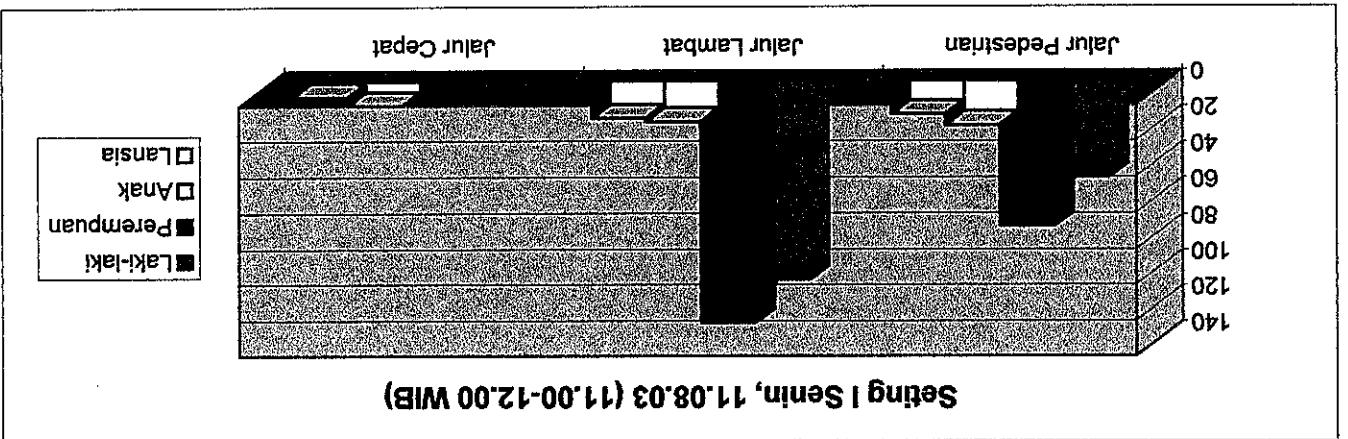
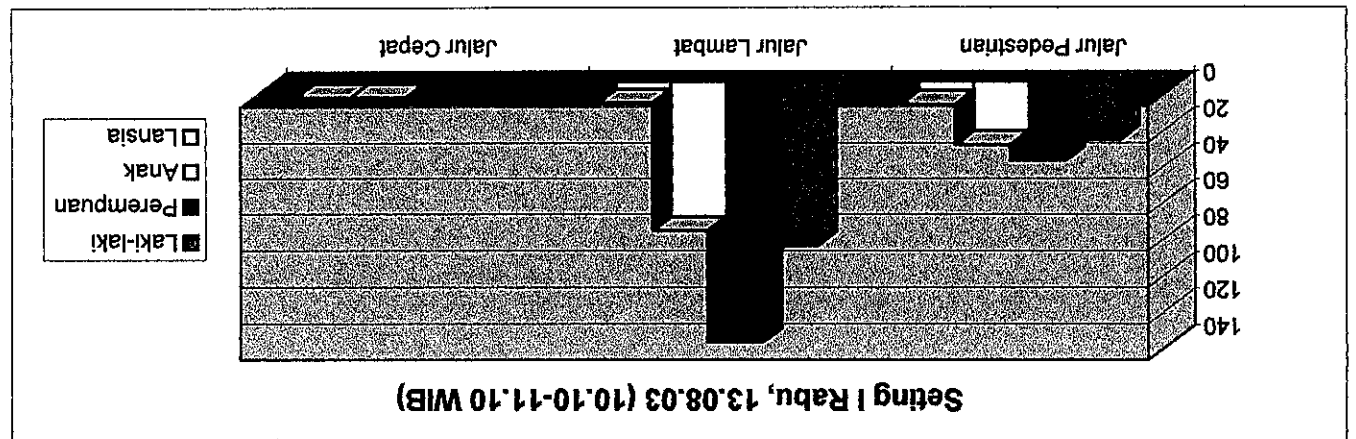
Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan pada hari Senin, Rabu, Kamis, dan Jumat terhadap pejalan kaki yang beraktivitas di zona 5 (Seting I, J dan K) pada sesi pagi, siang dan sore hari, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian, tepi jalan raya, menyeberang dan berkendara (baik dengan kendaraan pribadi maupun di tepi alun-alun atau sisi Timur penggal Jalan A.Yani), *peak hours* aktivitas kedatangan pengunjung kawasan, terjadinya perilaku menarik dan lokasi-lokasi spesifik yang sering dikunjungi.

Pola aktivitas pejalan kaki di Seting I yang diambil dari depan Kid's Fun hingga depan Hotel Alia pada hari Rabu (13 Agustus 2003 pukul 10.10-11.10 wib), Senin (11 Agustus 2003 pukul 11.00-12.00 wib), dan Kamis (7 Agustus 2003 pukul 14.00-15.00 wib) adalah sebagai berikut :

- Jumlah pelaku aktivitas di seting ini pada ketiga sesi sangat ramai, dan diantara ketiga hari pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting I ini adalah pada hari Senin sesi siang.
- Pada pengamatan sesi Rabu pagi dan Senin siang, aktivitas berjalan kaki paling banyak dilakukan di jalur lambat. Namun pada Kamis sore, aktivitas tersebut paling banyak dilakukan di jalur pedestrian disusul dengan jalur lambat, dan berjalan di tepi jalan raya (dekat pembatas jalur cepat).

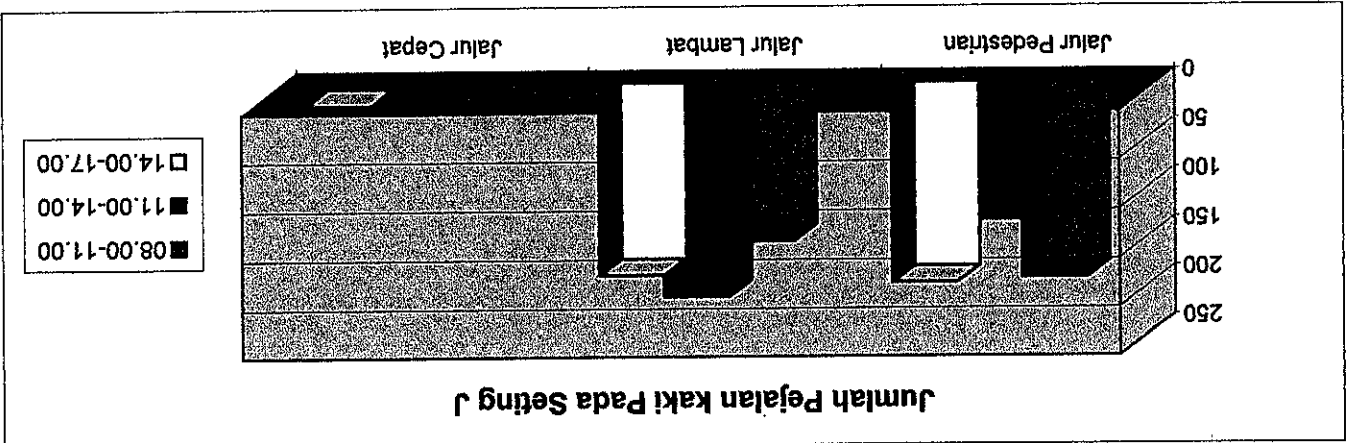
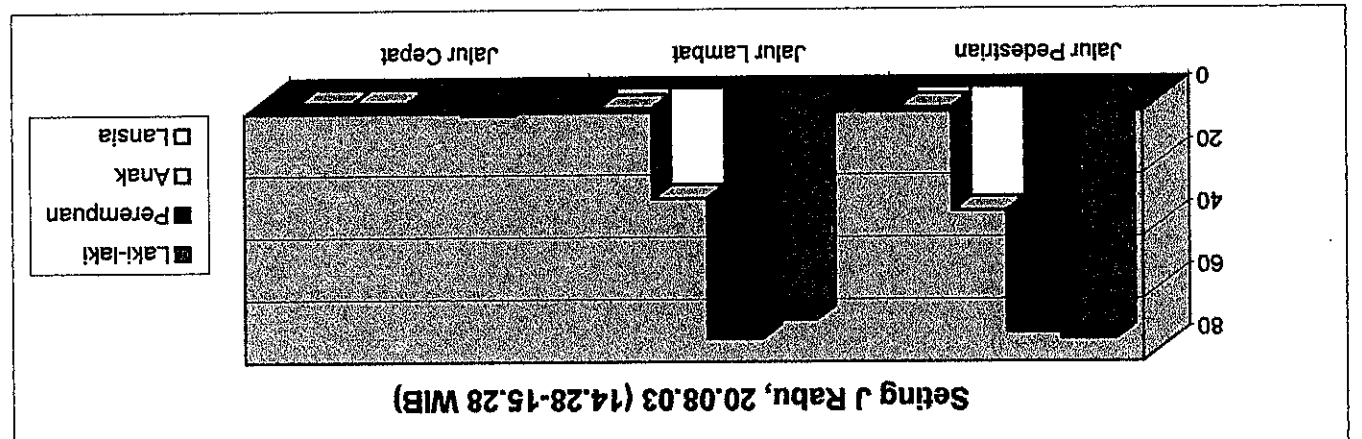
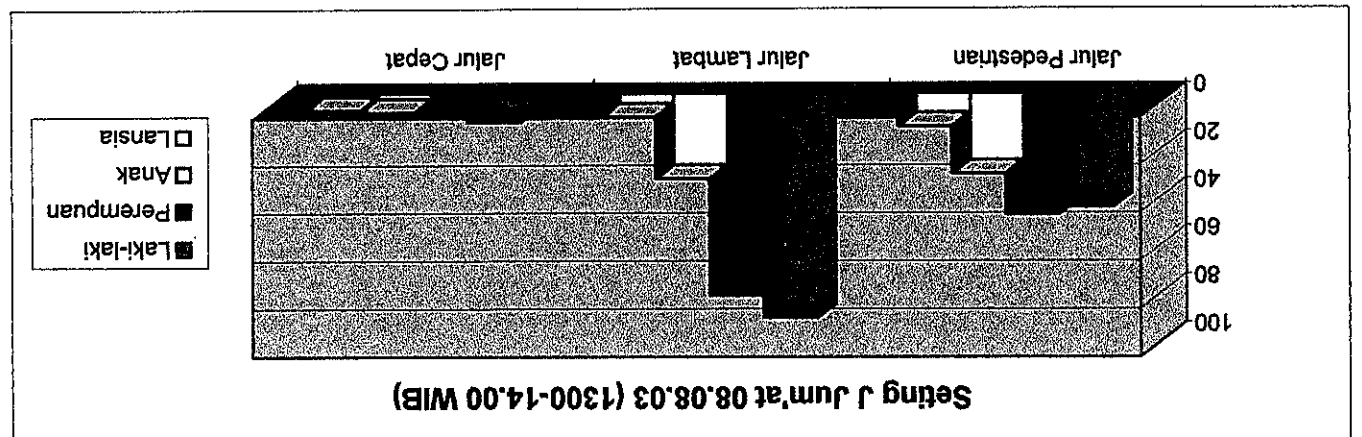
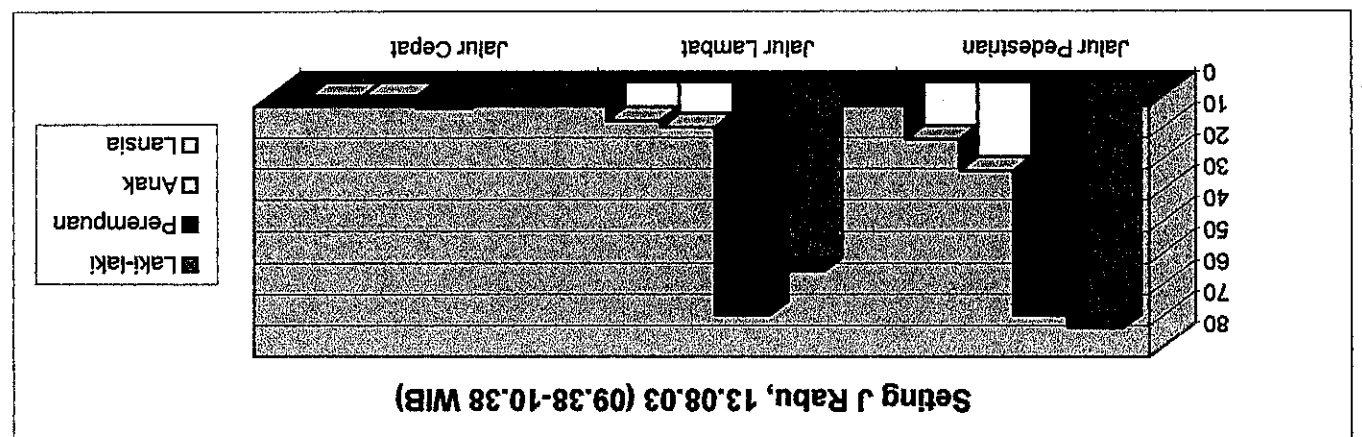
- Pejalan kaki wanita dewasa pada sesi pengamatan Rabu pagi dan Senin siang merupakan pelaku aktivitas terbanyak, sedangkan pada pengamatan Kamis sore, laki-laki dewasa lebih mendominasi, diikuti oleh perempuan dewasa, anak-anak dan lansia.

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING I ZONA 5 (PENGAL JALAN A. YANI MAGELANG)



- Aktivitas pengunjung kawasan yang datang dengan kendaraan (Lihat juga Lampiran 2-9) banyak menggunakan halaman Gardena swalayan untuk parkir mobil / motor, disamping parkir tepi Jalan A.Yani sisi Barat yang berada di seberang jalan.
 - Aktivitas menyeberang jalan di seting ini sangat terkait dengan keberadaan alun-alun dan arus lalu lintas searah, sehingga untuk pergi atau pulang pengunjung harus naik-turun angkutan kota di tempat yang berbeda. Aktivitas ini banyak dilakukan di sekitar pertigaan Jalan Alun-alun Utara dan area depan Gardena.
- Adapun pola aktivitas pejalan kaki di Seting J yang diambil dari depan toko sebelah Mageiang Theatre hingga depan Matahari Departement pada hari Rabu (13 Agustus 2003 pukul 09.38-10.38 wib), Jumat (8 Agustus 2003 pukul 13.00-14.00 wib) serta Rabu (20 Agustus 2003 pukul 14.28-15.28 wib) adalah sebagai berikut :
- Diantara ketiga sesi pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting J ini adalah pada hari Rabu sesi sore.
 - Jumlah terbanyak pejalan kaki yang melakukan aktivitas pada sesi Jumat siang dan Rabu sore di seting ini adalah berjalan di jalur lambat, diikuti oleh aktivitas berjalan di jalur pedestrian. Namun pada pengamatan sesi Rabu pagl, pejalan kaki lebih memilih berjalan di jalur pedestrian dibandingkan dengan berjalan di jalur lambat maupun tepi pembatas jalur cepat.
 - Pejalan kaki laki-laki dewasa pada ketiga sesi pengamatan merupakan pelaku aktivitas terbanyak diikuti perempuan dewasa, anak-anak dan lansia.
 - Kegiatan naik/turun angkutan kota paling banyak dilakukan di depan Matahari, sedang parkir kendaraan pribadi di sisi Timur Jalan A.Yani ini terdapat di halaman Mageiang Theatre disamping parkir *basement* Matahari (Lihat juga Lampiran 2-10).

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING J ZONA 5 (PENGAL JALAN A. YANI MAGELANG)



- Aktivitas menyeberang pada seting J paling banyak dilakukan pejalan kaki dari zebra-

cross depan Matahari dan depan Magelang Theatre menuju Jalan Alun-alun Selatan atau masuk ke alun-alun (naik di sekitar area pangkungan jalur pedestrian Barat jalan).

Sedangkan pola aktivitas pejalan kaki di Seting K yang diambil di sepanjang jalur

pedestrian depan kompleks Kantor Pos besar hingga perempatan Jalan Sigaluh pada hari Rabu (20 Agustus 2003 pukul 09.22-10.22 wib, 12.23-13.23 wib, dan pukul 15.30-16.30

wib) adalah sebagai berikut :

- Jumlah pejalan kaki aktivitas di seting K ini sangat ramai, dan diantara ketiga sesi pengamatan tersebut, maka jumlah terbanyak pejalan kaki yang beraktivitas di Seting K adalah pada hari Rabu sesi sore.

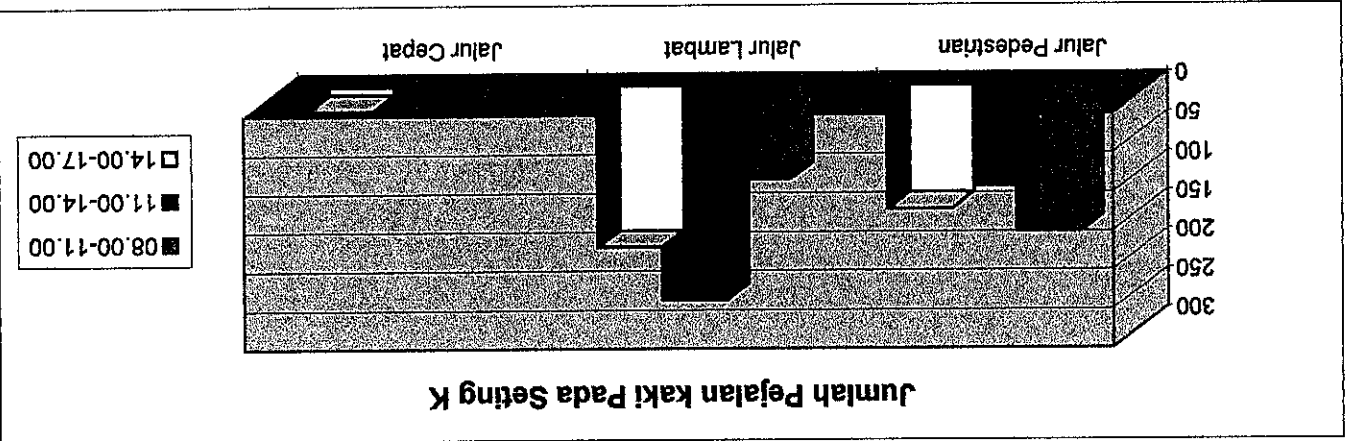
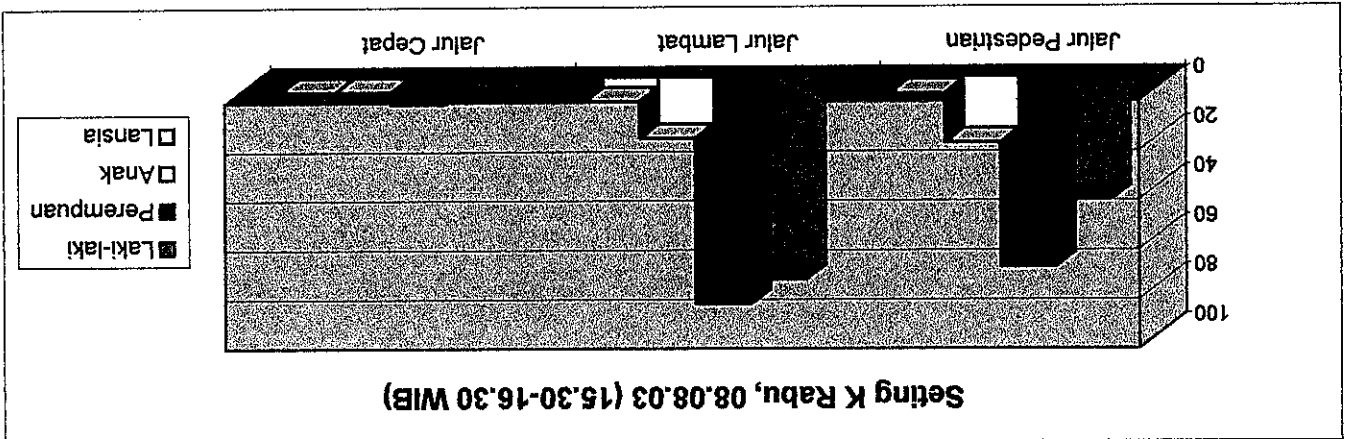
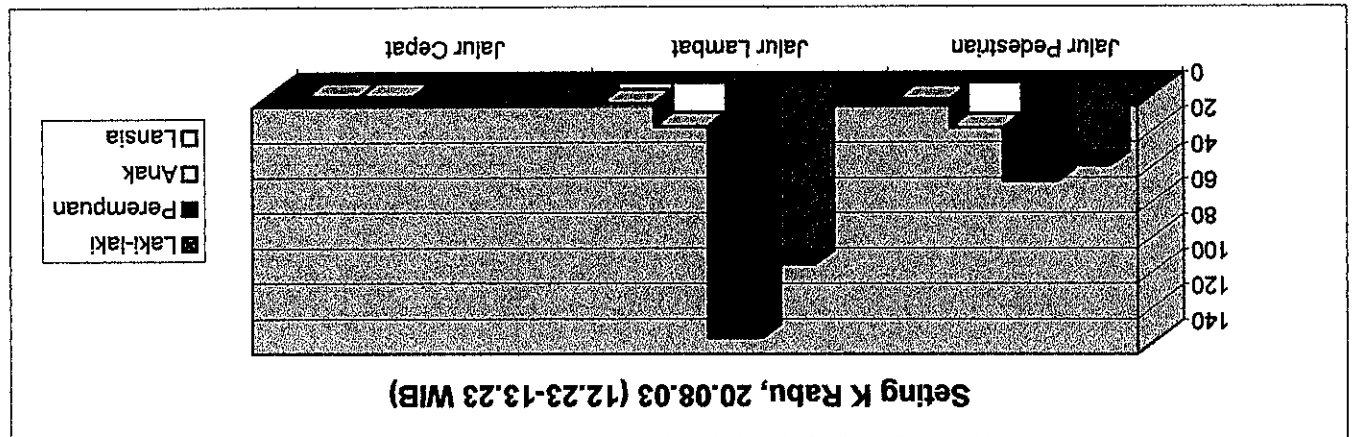
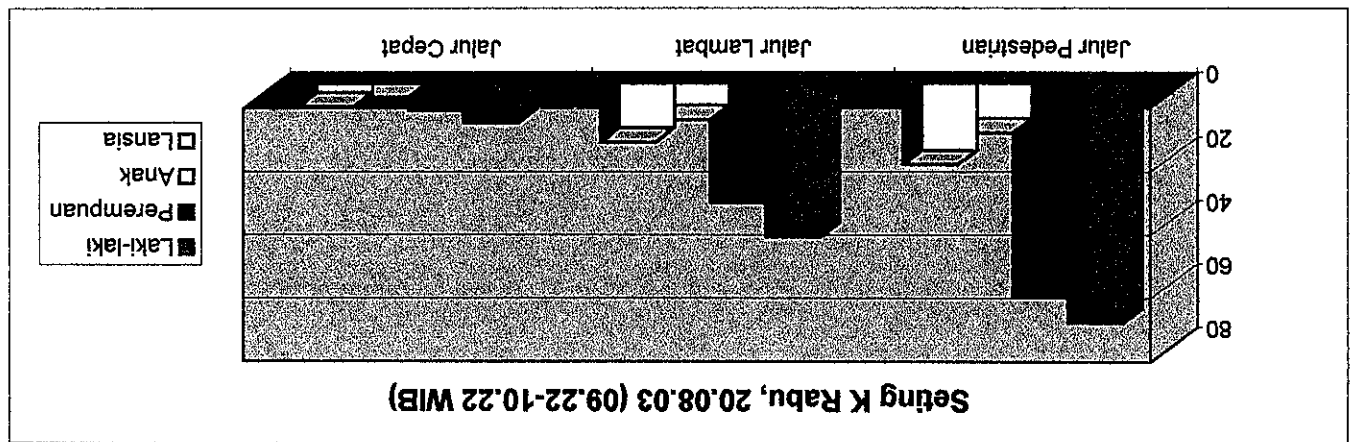
- Pada pengamatan sesi pagi hari, aktivitas berjalan kaki paling banyak dilakukan di jalur pedestrian. Namun pada siang dan sore hari, aktivitas tersebut paling banyak dilakukan di jalur lambat disusuli dengan aktivitas berjalan di jalur pedestrian, dan berjalan di tepi pembatas jalur cepat.

- Pejalan kaki wanita dewasa pada ketiga sesi pengamatan merupakan pelaku aktivitas terbanyak, diikuti oleh laki-laki dewasa, anak-anak dan lansia. Khusus Rabu pagi, jumlah lansia lebih banyak dari anak-anak.

- Aktivitas pengunjungan kawasan yang datang dengan kendaraan banyak menggunakan halaman dan jalur pedestrian depan Kantor Pos untuk parkir, sedangkan aktivitas naik-turun angkutan kota banyak dilakukan di depan Kantor Pos (Lihat Lampiran 2-11).
- Aktivitas menyeberang jalan di seting K sangat terkait dengan keberadaan alun-alun dan perokoan Jalan Pemuda. Aktivitas ini banyak dilakukan di sekitar perempatan Jalan Sigaluh dan depan Kantor Pos menuju arah Jalan Alun-alun Selatan.

UPT-PUSTAK-UMMID

AKTIVITAS PEJALAN KAKI PADA SETING K ZONA 5 (PENGAL JALAN A. YANI MAGELANG)



4.2.5.6. Motiv Kedatangan Pejalan Kaki di Zona 4 dan 5

Motif atau tujuan kedatangan dari sejumlah 8 responden ($N=39, n=8$) di zona 4 (Penggal Jl. A.Yani) berdasarkan hasil wawancara pada tanggal 7-8 Agustus 2003 adalah sebanyak 12,5% atau 1 orang menyatakan hanya sekedar lewat, 37,5% atau 3 orang menyatakan sekedar jalan-jalan dan 50% atau 4 orang menyatakan hendak berbelanja/mencari barang. Motiv kedatangan tersebut dapat dilihat pada diagram berikut :

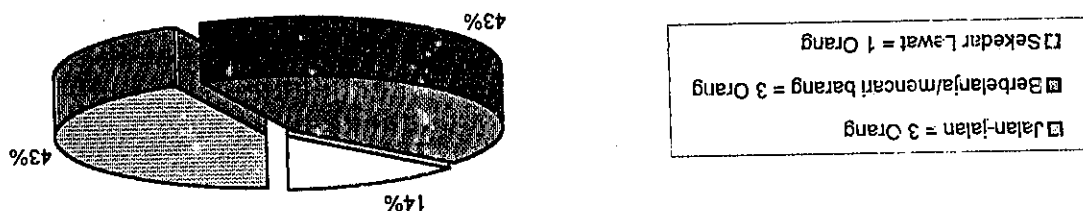


Diagram 4.2.19 : Motiv Kedatangan Responden Di Zona 4 (Penggal Jl. A. Yani Magelang)
Sumber : Hasil Wawancara 7-8 Agustus 2003

Berdasarkan hasil wawancara mengenai motif/tujuan kedatangan dari 9 responden ($N=39, n=9$) di zona 5 (Penggal Jalan A.Yani) adalah sebanyak 11% atau 1 orang menyatakan hanya sekedar lewat, 33% atau 3 orang menyatakan sekedar jalan-jalan, 44% atau 4 orang menyatakan hendak berbelanja/mencari barang dan 11% atau 1 orang untuk pelayanan jasa. Motiv kedatangan responden di zona 5 terlihat pada diagram berikut :

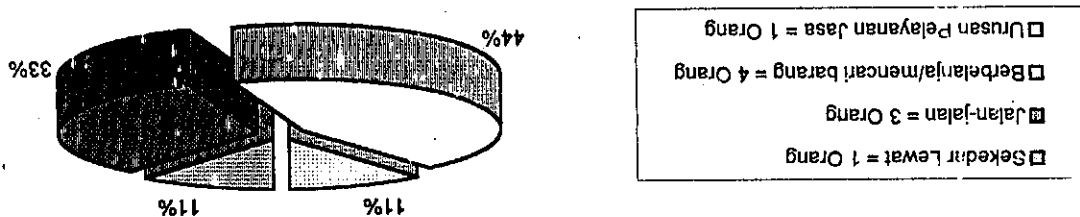


Diagram 4.2.20 : Motiv Kedatangan Responden Di Zona 5 (Penggal Jl. A. Yani Magelang)
Sumber : Hasil Wawancara 7-8 Agustus 2003

KESIMPULAN :

Dari uraian data observasi lapangan mengenai jumlah pejalan kaki pada masing-masing setiap kegiatan di zona 1, zona 2, zona 3, zona 4 dan zona 5 untuk pengamatan hari Senin hingga Jumat sesi pagi, siang dan sore hari, maka dapat diungkapkan bahwa :

a. Setiap I, J dan K yang berada pada zona 5 merupakan area yang paling banyak dilewati oleh pejalan kaki pada ketiga sesi, namun untuk prosentase jumlah pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian terbanyak adalah pada setiap E dan F yang berada pada zona 3.

b. Daya tarik pada zona 5 ini adalah adanya campuran aktivitas komersial seperti pertokoan, pedagang kaki lima, hiburan, dan jasa publik (Kantor Pos dilengkapi bebrapa ATM) yang menjadi magnet bagi motif atau tujuan kedatangan pejalan kaki.

c. Di antara kelima zona pengamatan yang dibagi menjadi 11 setiap, ternyata terdapat perbedaan dalam penggunaan jalur pedestrian dan khusus untuk zona 5 dimana terdapat jalur lambat, pejalan kaki yang memanfaatkan media jalur pedestrian cukup berimbang dengan jalur lambat.

d. Pada seluruh zona pengamatan, secara makro kuantitas aktivitas berjalan kaki masih mendominasi dibandingkan aktivitas berkendara.

Berdasarkan data yang diperoleh tentang motif atau tujuan kedatangan sebanyak 39 responden yang diwawancarai penulis, dapat diketahui bahwa pada responden yang beraktivitas jalan kaki di masing-masing jalur pedestrian yang menjadi zona penelitian ternyata berbeda motif kedatangannya. Hal ini dipengaruhi oleh faktor keragaman dan kekhasan kawasan alun-alun yang merupakan kawasan dengan peruntukan campuran (mixed-use).

Khusus pada zona pengamatan 4 dan 5 di penggal Jalan A.Yani yang lahannya didominasi oleh aktivitas komersial, motif kedatangan terbesar adalah berbelanja / mencari barang. Namun pada zona 1, zona 2 dan zona 3 yang berada di tepi Utara, Barat dan Selatan alun-alun, kebanyakan responden menyatakan di jalur tersebut hanya sekedar lewat atau jalan-jalan / melihat-lihat. Hal ini berarti bahwa tempat / lokasi yang dikunjungi bukan hanya bangunan komersial, namun juga tempat-tempat pelayanan jasa seperti Kantor Pcs, Kantor Polisi, bank, dan lain-lain, maupun alun-alun yang menjadi taman rekreasi penduduk kota.

Data ini diperkuat oleh pendapat yang dilontarkan beberapa responden, dimana dikatakan bahwa setelah beraktivitas pada lokasi tertentu, sebagian responden tidak langsung pulang ke rumah, tapi jalan-jalan dulu melihat-lihat suasana. Sebagian responden menyatakan perlu mencari barang ke tempat lain jika tidak mendapat barang yang diinginkan pada satu toko, sebagian merasa perlu beristirahat dengan makan / minum di warung PkL atau duduk-duduk di alun-alun setelah lelah berjalan. Dengan demikian maka rute jalan kaki pengunjunj menjadi lebih panjang karena lokasi yang dikunjungi lebih banyak disamping aktivitas naik dan turun angkutan kota tidak pada lokasi yang sama.

4.3. DATA DAN ANALISIS DATA

4.3.1. Pengamatan dengan *Place-Centered Mapping*

Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan dengan teknik *Place-Centered Mapping* pada *peak hours* (siang dan sore hari), terdapat beberapa tempat spesifik yang sering dikunjungi atau dilewati serta mempengaruhi perilaku pejalan kaki sebagai berikut :

a. Zona 1 :

Gambaran yang lebih jelas mengenai tempat-tempat atau lokasi spesifik yang paling diminati atau sering dikunjungi oleh pejalan kaki dapat dilihat pada tabel 4.3.1 dan gambar 4.3.1 berikut ini :

1. Area depan Gardena : 16.4% (N=55) atau 9 subyek
 2. Area depan Tidar Theatre : 20% atau 11 subyek
 3. Area depan Matahari : 14.5% atau 8 subyek
 4. Area sekitar Kantor Pos : 9.1% atau 5 subyek
- e. Zona 5
1. Jalur pedestrian sisi Barat Jalan A.Yani : 14.5% (N=55) atau 8 subyek
 2. Tepi jalan sisi Barat Jalan A.Yani : 23.6% atau 13 subyek
- d. Zona 4
- 9.1% (N=55) atau 5 subyek
1. Jalur pedestrian Jl Alun-alun Selatan sisi Utara : 18.2% atau 10 subyek
 2. Area sekitar perempatan Jalan Alun-alun Selatan-Jalan Tentara Pelajar :
- c. Zona 3
1. Jalur pedestrian tepi Taman Menara Air : 5.5% (N=55) atau 3 subyek
 2. Tepi Jalan Tentara Pelajar sisi Timur dekat TMA : 7.3% atau 4 subyek
 3. Area sekitar pohon beringin tepi alun-alun : 16.4% atau 9 subyek
- b. Zona 2
1. Tepi Jalan Alun-alun Utara sisi Selatan : 20% (N=55) atau 11 subyek
 2. Jalur pedestrian tepi pagar Taman Menara Air : 9.1% atau 5 subyek
 3. Tepi Jl. Alun-alun Utara dekat Taman Menara Air : 7.3% atau 4 subyek

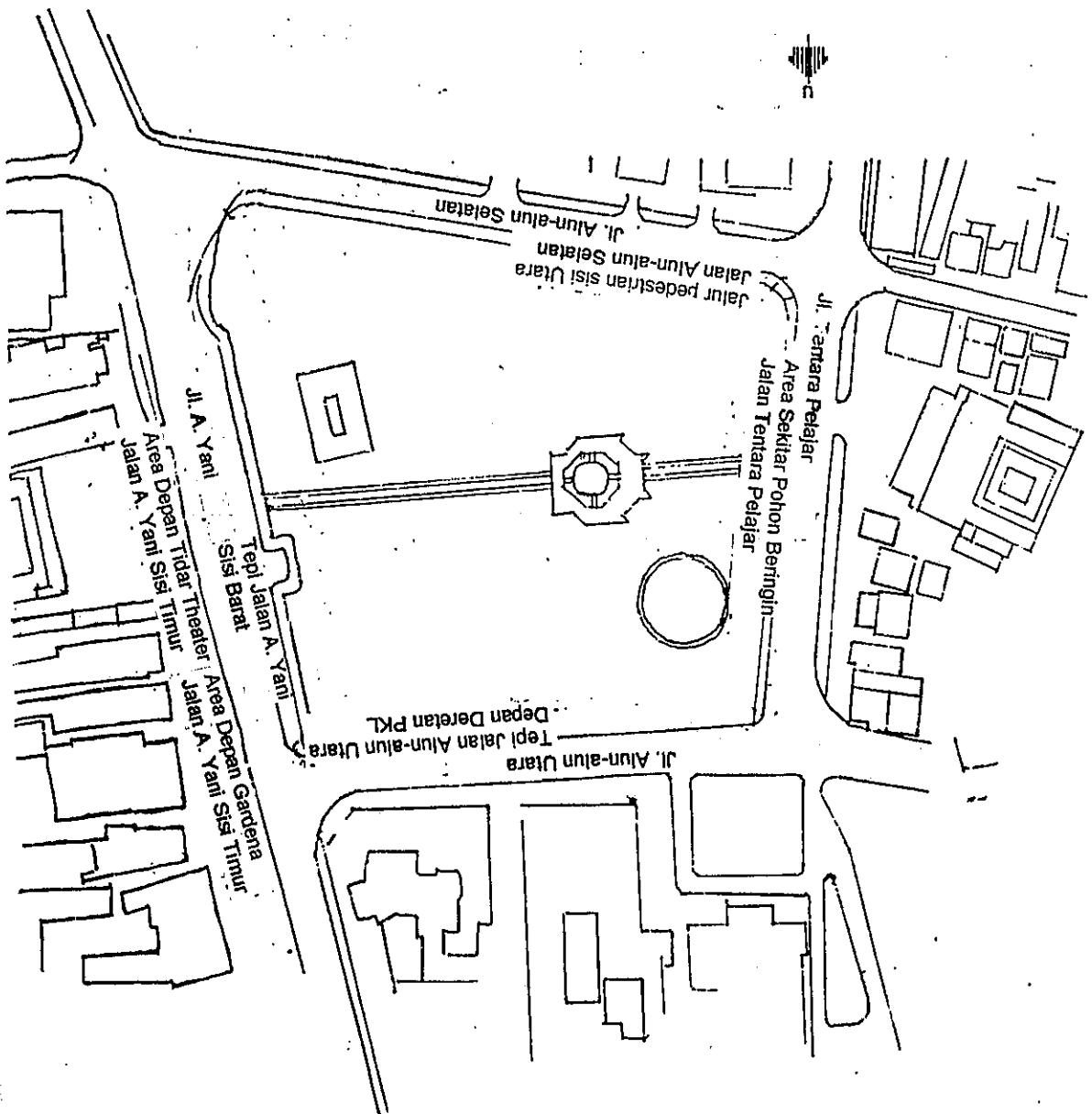
Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2003

[illegible]

ZONA	TEMPAT SPESIFIK	RESPONDEN ZONA 1					RESPONDEN ZONA 2					RESPONDEN ZONA 3					RESPONDEN ZONA 4					RESPONDEN ZONA 5					JUMLAH
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
3	Jalur Pedestrian Jl Alun-alun																										10
	Selatan tepi pagar alun-alun																										5
4	Area sekitar perempatan Alun-alun Sel. - Jl. Tentara Pelajar																										8
	Jalur pedestrian tepi alun-alun Jl.A Yani																										13
	Tepi Jl. A Yani dekat alun-alun																										

[illegible]

Gambar 4.3.1 : Tempat Spesifik yang Diminati Pejalan Kaki
 Di kawasan Alun-alun Kota Magelang
 Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2003



Berdasarkan tabel yang diperoleh dari hasil pengamatan dengan metoda *Place-Centered Mapping* di atas dapat diketahui bahwa tempat spesifik yang diminati oleh pejalan kaki adalah :

- a. Tepi Jalan Alun-alun Utara (sisi Selatan) depan deretan tenda pedagang kaki lima
- b. Area sekitar pohon beringin Jalan Tentara Pelajar (sisi Timur)
- c. Jalur pedestrian Jalan Alun-alun Selatan (sisi Utara)
- d. Tepi Jalan A.Yani (sisi Barat)
- e. Area depan Gardena Jalan A.Yani
- f. Area depan Tidar Theater Jalan A.Yani

Diantara beberapa lokasi tersebut di atas, jalur pedestrian yang paling banyak dilewati atau diminati oleh pejalan kaki di kawasan ini adalah di area depan Tidar Theater, tepi Jalan Alun-alun Utara depan deretan pedagang kaki lima, dan jalur pedestrian tepi alun-alun Jalan Alun-alun Selatan. Berdasarkan pengamatan dengan metoda *Place-Centered Mapping* ini pula dapat diketahui bahwa kondisi fisik dan spasial yang berbeda pada masing-masing zona pengamatan ternyata memberikan pengaruh yang berbeda terhadap preferensi penggunaannya. Hal ini dapat dilihat dari data lokasi spesifik yang diminati atau dilewati pejalan kaki ternyata ada beberapa lokasi yang diminati, namun sebagian lainnya kurang diminati sebagai media aktivitas pejalan kaki.

4.3.2. Pengamatan dengan *Person-Centered Mapping*

Berdasarkan pengamatan dengan teknik *Person-Centered Mapping* ini dapat diketahui bahwa aktivitas dominan yang dilakukan oleh pejalan kaki di kawasan alun-alun

pusat Kota Magelang ini adalah berjalan kaki di tepi jalan sebanyak 61,82% (N=55) atau 34 subyek, berjalan di jalur pedestrian sebanyak 56,35% (N=55) atau 31 subyek dan di jalur lambat sebanyak 27,27% (N=55) atau 15 subyek. Aktivitas lainnya adalah melintas atau berhenti di sisi rindang sebanyak 60% (N=55) atau 33 subyek, menoleh ke kanan-kiri/melihat lalu lintas sebanyak 50,9% (N=55) atau 28 subyek dan berbincang-bincang 38,18% (N=55) atau 21 subyek. Dibandingkan dengan pengguna jalur pedestrian, jumlah pejalan kaki di jalur lambat memang tampak sedikit, karena memang hanya terdapat satu zona pengamatan yang dilengkapi dengan jalur lambat yaitu zona 5.

Sedangkan tujuan responden melewati jalur pedestrian yang diamati tersebut paling banyak adalah alun-alun sebanyak 29,09% (N=55) atau 16 subyek, toko atau pusat perbelanjaan sebanyak 25,45% (N=55) atau 14 subyek, warung PKL sebanyak 16,36% (N=55) atau 9 subyek. Alun-alun dalam hal ini bukan hanya menjadi tujuan kedatangan, tetapi termasuk juga untuk dilintasi sebelum menuju lokasi yang benar-benar ingin dituju.

Dari data yang diperoleh di atas, dapat diketahui bahwa keberadaan alun-alun, pertokoan, aktivitas pedagang kaki lima di jalur pedestrian, parkir kendaraan di tepinya maupun arus lalu lintas kawasan yang seluruhnya satu arah mempengaruhi aktivitas pejalan kaki di kawasan alun-alun yang berada di pusat kota Magelang. Hal ini terlihat dari preferensi pejalan kaki dalam memilih media beraktivitas, seperti di jalur pedestrian, tepi jalan, jalur lambat, dan bahkan tepi jalur cepat. Kecenderungan pejalan kaki untuk tidak memilih jalur pedestrian tapi justru ber-jalan di jalur lambat atau tepi jalan raya ini menarik untuk diungkap lewat penelusuran atribut dan tuntutan properti pejalan kaki yang menjadi latar belakang dari kecenderungan yang terjadi.

Tabel 4.3.2 : Aktivitas dan Perilaku Pejalan Kaki
Sumber :Hasil Observasi Lapangan, 2003

NO	AKTIVITAS /PERILAKU PEJALAN KAKI	RESPONDEN ZONA 1										RESPONDEN ZONA 2										RESPONDEN ZONA 3										RESPONDEN ZONA 4										RESPONDEN ZONA 5															JUMLAH	%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1	Berjalan di lajur pedestrian																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			

Sumber : Hasil Observasi Lapangan, 2003

981

4.3.3. Pengamatan dengan Wawancara

Pengamatan dengan metoda wawancara yang didasarkan atas daftar pertanyaan dalam kuesioner ini dilakukan untuk lebih memperoleh kejelasan yang lebih mendalam tentang motif pengguna dalam melakukan aktivitas di sekitarnya. Adapun pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner diusahakan merupakan bentuk operasional dari beberapa definisi atau literatur dan dibuat agar sedapat mungkin mudah dimengerti oleh orang awam yang diambil sebagai *purposive sampling*.

Setelah dilakukan komunikasi dengan sejumlah 39 responden yang dibagi berdasarkan 5 zona penelitian (zona 1=7 responden, zona 2=8 responden, zona 3=7 responden, zona 4=8 responden dan zona 5=9 responden), diperoleh data sebagai berikut :

4.3.3.1 Asal (*Origin*) dan Tujuan (*Destination*) Pejalan Kaki

Pejalan Kaki yang diwawancarai dalam penelitian ini ternyata didominasi oleh wanita yaitu sebanyak 66,67%, sedang sisanya sebanyak 33,33% adalah pria. Berdasarkan usianya, responden terbanyak adalah berusia di bawah 20 tahun yaitu sejumlah 33,33% atau 13 subyek (N=39), 21-30 tahun sebanyak atau 30,8% atau 12 subyek, 31-50 tahun sebanyak 25,6% atau 10 subyek, dan sisanya di atas 50 tahun sebanyak 10,3% atau 4 subyek. Data ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

USA	PRIA	%	WANITA	%	JML	(%)
0-20 th	2	5,13	11	28,20	13	33,33
21-30 th	3	7,69	9	23,08	12	30,77
31-50 th	6	15,38	4	10,26	10	25,64
>50 th	2	5,13	2	5,13	4	10,26
JUMLAH	13	33,33	26	66,67	39	100

Tabel 4.3.4 : Usia Responden (N=39)

Adapun asal (*origin*) pejalan kaki adalah sebanyak 66,7% atau 26 subyek (N=39)

berasal dari Kota Magelang, 30,8% atau 12 subyek dari Kabupaten Magelang, dan 2,6%

atau 1 subyek dari kota lain, seperti yang terlihat pada tabel berikut :

Tabel 4.3.5 : Asal Responden (N=39)

ASAL	Pria	%	Wanita	%	JML	(%)
Kota	9	23,08	17	43,59	26	66,67
Magelang Kabupaten	3	7,69	9	23,08	12	30,77
Magelang Kota lain	1	2,56	0	0	1	2,56
JUMLAH	13	33,33	26	66,67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Sedangkan lokasi yang dituju (*destination*) pejalan kaki adalah sebanyak 10

subyek ke Gardena Swalayan, 6 subyek ke Matlahari, 4 subyek ke pertokoan di Pecinan, 4

subyek ke Kantor Pos, 6 subyek ke bank atau kantor lain (BNL, BCA, PLN, dll), 3 subyek

ke sekolah/kampus, 5 subyek menyatakan tidak punya tujuan tertentu dan hanya ingin

jalan-jalan, 1 subyek menyatakan hendak ke mesjid.

Tabel 4.3.6 : Tujuan Pejalan Kaki (N=39)

TUJUAN	Pria	%	Wanita	%	JML	(%)
Gardena	2	5,13	8	20,51	10	25,64
Matlahari	3	7,69	3	7,69	6	15,38
Pecinan	2	5,13	2	5,13	4	10,26
Kantor Pos	1	2,56	3	7,69	4	10,26
Sekolah	1	2,56	2	5,13	3	7,69
Jalan-jalan	0	0	5	12,82	5	12,82
Mesjid	1	2,56	0	0	1	2,56
JUMLAH	13	33,33	26	66,67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Aktivitas Pejalan kaki yang berjalan menuju atau dari pertokoan/pusat perbe-

lanjaan sebanyak 51,3% (N=39 orang) atau 20 subyek dengan alasan sebagai berikut :

▪ Suasana ramai, banyak yang datang berbelanja atau jalan-jalan = 5 subyek

▪ Lengkap dan praktis, kalau barang yang dicari tidak ada bisa langsung ke tempat

lain di sekitarnya = 10 subyek

▪ Lokasinya enak, suasana di sekitarnya menyenangkan buat jalan-jalan = 6 subyek

Adapun pendapat dari para pejalan kaki tentang pilihannya adalah :

1. Ketersediaan barang dan fasilitas/jasa yang ada di kawasan ini membuatnya praktis sehingga sekali datang bisa melakukan bermacam-macam aktivitas di satu lokasi.
2. Suasana pusat perbelanjaannya selalu ramai dan enak untuk jalan-jalan dulu sebelum pulang.
3. Kalau barang yang dicari tidak ada bisa mencari di tempat lain atau ke toko biasa di Pecinan yang lokasinya tidak terlalu jauh.

Sebagian responden tidak menyatakan khusus hendak ke alun-alun. Umumnya

alun-alun hanya dilewati atau menjadi tempat istirahat setelah melakukan aktivitas lain. Aktivitas Pejalan kaki yang berjalan menuju atau dari alun-alun adalah sebanyak 20,5% (N=39) atau 8 subyek dengan alasan sebagai berikut :

- Untuk lewat, agar lebih cepat sampai ke tujuan = 2 subyek
- Biar anak lebih aman karena tidak kuatir tertabrak kendaraan = 1 subyek
- Bawa anak kecil, biar lebih mudah diawasi = 3 subyek
- Suasananya menyenangkan, adem dan bisa melihat orang yang beraktivitas di alun-alun (main layang-layang dsb) = 2 subyek

Adapun pendapat dari para pejalan kaki tentang pilihannya adalah :

1. Lewat alun-alun lebih cepat sampai karena tidak perlu berputar dan bisa mengambil jalan diagonal
2. Kalau membawa anak kecil ke kawasan ini lebih aman lewat alun-alun karena tidak perlu kuatir anak lari ke jalan sehingga bisa tersempet kendaraan
3. Suasana sekitar alun-alun selalu ramai karena banyak yang beraktivitas sehingga menyenangkan untuk anak-anak yang ingin bermain

4.3.3.2 Aktivitas Jalan Kaki Responden

Menurut jenis sarannya, pejalan kaki yang menjadi responden cukup bervariasi, yaitu sebanyak 23,08% atau 9 subyek (N=39) merupakan pejalan kaki penuh (berjalan kaki dari rumah ke tujuan) atau menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, 66,67% atau 26 subyek merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan umum, 7,69% atau 3 subyek merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, dan 2,56% atau 1 subyek merupakan pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum.

Tabel 4.3.7 : Moda Kedatangan Pejalan Kaki (N=39)

MODA	Pria	%	Wanita	%	JML	(%)
Jalan kaki	4	10,26	5	12,82	9	23,08
Kendaraan Umum	7	17,95	19	48,72	26	66,67
Kendaraan Pribadi	2	5,13	1	2,56	3	7,69
Campuran	0	0	1	2,56	1	2,56
JUMLAH	13	33,33	26	66,67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Adapun jarak tempuh berjalan kaki yang dicapai oleh responden adalah didominasi oleh pejalan kaki dengan jarak tempuh antara 455m-1 km seperti tabel berikut :

Tabel 4.3.8 : Jarak Tempuh Berjalan Kaki (N=39)

JARAK TEMPUH	PRIA	%	WANITA	%	JML	(%)
100-300 M	3	7,69	3	7,69	6	15,38
300-455 M	1	2,56	8	20,51	9	23,08
455-1.000 M	5	12,82	10	25,64	15	38,46
> 1 km	4	10,26	5	12,82	9	23,08
JUMLAH	13	33,33	26	66,67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Pendapat dari pejalan kaki tentang aktivitas yang dilakukannya di kawasan ini adalah sebagai berikut :

- Berjalan kaki di kawasan alun-alun cukup menyenangkan karena pengunjungnya selalu ramai dan banyak aktivitas menarik di alun-alun;
- Fasilitas di kawasan ini lengkap sehingga sekali datang bisa langsung ke beberapa lokasi yang tidak terlalu jauh ditempuh dengan berjalan kaki;

- Kendaraan umum (angkutan kota, minibus atau becak) menuju atau dari kawa-

san ini ke arah tujuan cukup banyak dan tidak perlu menunggu terlalu lama.

4.3.3.3 Jalur Sirkulasi Yang Dipilih Pejalan Kaki

Beberapa hal yang dikemukakan pejalan kaki mengenai alasan memilih jalur yang

dilewatinya (baik pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian maupun yang lainnya) pada setiap zona ternyata tidak sama, sebagian besar menyatakan sekedar lewat atau menuju

tujuan / angkot sebanyak 41.03% atau 16 subyek, seperti terlihat pada tabel berikut :

Tabel 4.3.9 : Alasan Beraktivitas di Jalur yang Dilewati (N=39)

ALASAN	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	ZONA 4	ZONA 5	JML	(%)
Menuju tujuan/angkot	2	6	1	5	2	16	41.03
Suasana ramai	2	-	1	2	4	9	23.08
Lokasi strategis	2	-	-	-	-	2	5.13
Fasilitas lengkap	-	-	-	-	2	2	5.13
Dingin/sejuk	1	-	1	-	2	2	5.13
Enak utk jalan-jalan	-	1	1	1	3	3	7.69
Bisa melihat-lihat	-	-	2	-	3	3	7.69
Lebih aman	-	-	1	-	1	1	2.56
JUMLAH	7	8	7	8	9	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Adapun jalur sirkulasi pejalan kaki yang diambil sebagai *sample* adalah aktivitas di

jalur pedestrian oleh 35.90% atau 14 subyek, diikuti oleh tepi jalan oleh 33.3% atau 13

subyek, jalur lambat 12.82% atau 5 subyek dan menyeberang oleh 17.95% atau 7 subyek.

Tabel 4.3.10 : Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki (N=39)

JLR SIRKULASI	PIRA	%	WANITA	%	JML	(%)
Jalur pedestrian	4	10.26	10	25.64	14	35.9
Tepi Jalan	6	15.38	7	17.95	13	33.33
Jalur Lambat	1	2.56	4	10.54	5	12.82
Menyeberang	2	5.13	5	12.82	7	17.95
JUMLAH	13	33.33	26	66.67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Tanggapan dari pejalan kaki mengenai pilihannya adalah sebagai berikut :

a. Pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian sebanyak 35.9% (N=39 orang) atau 14 subyek memiliki alasan berikut :

- Lebih aman karena tidak terganggu/tersempet oleh kendaraan = 4 subyek
- Lebih enak karena bisa berjalan santai, mengobrol dengan teman dan tidak perlu cepal-cepat = 4 subyek
- Sekedar lewat dan memang seharusnya untuk jalan kaki = 2 subyek
- Selalu ramai karena banyak pejalan kaki yang lewat = 1 subyek
- Lebih dekat menuju atau dari lokasi aktivitas = 2 subyek
- Bisa melihat aktivitas di alun-alun tanpa terhalang sesuatu = 1 subyek

Tentang keberadaan PKL, parkir kendaraan atau becak yang mangkal di jalur pedestrian menurut pejalan kaki adalah :

- a. Mengganggu kelancaran aktivitas = 64.3% (n_i=14) atau 9 subyek
- b. Agak mengganggu = 14.3% (n_i=14) atau 2 subyek
- c. PKL yang ada cukup menunjang aktivitas jalan kaki dan tidak mengganggu = 21.4% (n_i=14) atau 3 subyek

Alternatif yang dipilih pejalan kaki jika jalur pedestrian yang dilewatinya ternyata sesak atau terdapat gangguan yang tidak diinginkan seperti PKL dan parkir kendaraan atau aktivitas lain adalah :

- a. Lewat jalur lambat sebanyak 28.6% (n_i=14) atau 4 subyek
- b. Lewat tepi jalan sebanyak 42.9% (n_i=14) atau 6 subyek
- c. Masuk ke alun-alun sebanyak 21.4% (n_i=14) atau 3 subyek
- d. Masuk ke halaman toko, Tidar Theater dll sebanyak 7.1% (n_i=14) atau 1 subyek

Pendapat dari para pejalan kaki tentang jalur pedestrian yang dilewatinya adalah :

1. Kondisi jalur pedestrian walaupun panas dan silau tapi tidak kuatir terserempet kendaraan dan memang sudah seharusnya untuk tempat pejalan kaki
2. Jalur pedestrian perlu diusahakan agar lebih bersih, tidak polusi / berbau pesing dan di tepinya ditambah pepohonan agar lebih dingin
3. Ruang berjalan kaki sempit karena jalur pedestrian dipenuhi PKL yang mengganggu sekali bagi aktivitas pejalan kaki, kalau perlu PKL ditata atau dipindah ke tempat lain/khusus.

4. Jalur pedestrian di tepi Timur alun-alun terlalu tinggi (50-115 cm) sehingga menyulitkan anak kecil, lansia maupun orang dewasa untuk naik-turun sambil membawa barang atau menggondong anak
5. Perlu ada bangku tempat duduk melepas lelah yang teduh di tepi jalur pedestrian dan halte untuk tempat menunggu angkot agar tidak kepanasan

- b. Pejalan Kaki yang Berjalan di Tepi Jalan sebanyak 33,3% (N=39 orang) atau 13 subyek dengan alasan berikut ini :

- Jalur pedestrian sempit dengan adanya PKL dan parkir kendaraan mengganggu /menyulitkan pejalan kaki yang akan naik/turun = 4 subyek
- Sudah terbiasa sehingga tidak kuatir terserempet kendaraan = 2 subyek
- Agak susah naik ke jalur pedestrian dari tepi jalan A.Yani karena terlalu tinggi (±50-115 cm) apalagi membawa barang atau menggondong anak = 2 subyek
- Agar lebih cepat sampai di tujuan dari menuju parkir = 3 subyek
- Lebih leluasa berjalan sambil berbincang dengan teman/keluarga = 2 subyek

Pendapat Pejalan Kaki yang Berjalan di Tepi Jalan sebanyak 33,3% (N=39) atau 13 subyek tentang keberadaan PKL dan parkir kendaraan di tepi jalan adalah :

- a. Sangat mengganggu sebanyak 61,5% (n=13) atau 8 subyek
- b. Cukup mengganggu sebanyak 23,1% (n=13) atau 3 subyek
- c. Tidak mengganggu sebanyak 15,4% (n=13) atau 2 subyek

Sedangkan alternatif yang dipilih jika jalur atau bagian tepi jalan yang dilewati sesak atau terdapat beberapa gangguan yang tidak diinginkan seperti PKL, parkir kendaraan atau gangguan lain adalah :

- a. Berjalan agak ke tengah di belakang parkir mobil = 61,5% (n=13) atau 8 subyek
- b. Masuk ke alun-alun atau menyeberang = 38,5% (n=13) atau 5 subyek

Adapun pendapat dari para pejalan kaki selama beraktivitas adalah :

1. Ketika berjalan di tepi jalan, sebenarnya ada perasaan kuatir tertabrak kendaraan yang lewat atau ingin parkir, angkutan kota seharusnya berhenti pada tempatnya
2. Parkir kendaraan termasuk becak yang mangkal di tepi jalan dirasa mengganggu
3. Ketika berjalan di tepi jalan, yang penting adalah harus hati-hati terutama bila membawa anak kecil karena takut lari ke tengah jalan
4. Biasa saja karena sering lewat di tepi jalan, yang penting pasang mata dan telinga

c. Pejalan kaki yang berjalan di tepi jalur lambat sebanyak 17,95% (N=39 orang) atau 7 subyek dengan alasan sebagai berikut :

- Di jalur pedestrian penuh dengan PKL sehingga harus naik-turun jalur = 2 subyek
- Sudah biasa berjalan di jalur lambat dan tidak tersempet kendaraan = 1 subyek
- Karena bisa berbincang-bincang bersama teman / keluarga = 3 subyek

- Berjalan di jalur lambat lebih bebas, lapang dan cepat sampai di tujuan = 1 subyek

Tentang keamanan terhadap arus lalu lintas (becak, sepeda atau motor) yang

lewat di jalur lambat dalam dua arah, tanggapan dari pejalan kaki adalah :

- a. Tidak takut tertabrak, yang penting jalannya di pinggir dan hati-hati (pasang mata/tebing) = 42.9% ($n_3=7$) atau 3 subyek

- b. Tidak takut tertabrak karena tidak terlalu ramai = 28.6% ($n_3=7$) atau 2 subyek

- c. Agak takut juga, apalagi kalau bawa anak kecil = 28.6% ($n_3=7$) atau 2 subyek

Adapun pendapat dari para pejalan kaki selama beraktivitas adalah :

1. Jalur pedestrian Jalan A.Yani tidak rata (sebagian bolong-bolong dan miring) sehingga lansia dan anak-anak bisa tersandung. Lebih enak lewat jalur lambat yang permukaannya rata.

2. Lewat di jalur lambat aman dan tidak kuatir tertabrak karena sudah sering lewat, yang penting waspada terhadap kendaraan (becak/sepeda/motor) yang lewat. Bila berjalan membawa anak kecil harus dijaga betul, takut lepas ke tengah jalan.

3. Lewat jalur lambat bisa berbicara-bincang dengan teman/keluarga lebih leluasa karena tidak perlu berjalan beriringan dan bisa tetap belajar (berdua atau ketiga).
4. Agak *pekehuh* (tidak enak) untuk permisi dulu kalau lewat terlalu dekat PKL (ruang berjalan kurang dari 100 cm), terutama jika di dalamnya ada orang makan

- d. Pejalan kaki yang menyeberang atau melintas di jalan raya sebanyak 12.8% ($N=39$ orang) atau 5 subyek dengan alasan sebagai berikut :

- Di jalur pedestrian yang dilewati panas = 2 subyek
- Karena di jalur pedestrian ada PKL dan lokasi menyeberang rindang = 1 subyek

- Lokasi menyeberang aman, tidak kuatir terserempet kendaraan, sedangkan lalu lintas di dekat perempatan jalan ramai = 1 subyek
- Bisa langsung menuju atau dari arah tujuan = 1 subyek

Adapun pendapat dari para pejalan kaki selama beraktivitas adalah :

1. Sudah biasa menyeberang di tempat tersebut karena sering lewat menuju tujuan
2. Menyeberang di lokasi tersebut aman karena lalu lintas tidak ramai
3. Dari alun-alun/Pecinan bisa langsung menyeberang dan menunggu angkutan kota di bagian yang agak rindang.
4. Jalur pedestrian kalau bisa terpisah dari kendaraan bermotor, tidak perlu halte karena sering dipakai untuk aktivitas lain.

4.3.3.4 Aktivitas Yang Dilakukan Pejalan Kaki

Aktivitas yang ingin dilakukan oleh pejalan kaki di kawasan alun-alun Kota Mage- lang ini didominasi oleh aktivitas belanja sebanyak 41.03% atau 16 subyek dan jalan-jalan sebanyak 28.20% atau 11 subyek, seperti terlihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.3.11 : Aktivitas Utama yang Ingin Dilakukan Pejalan Kaki (N=39)

AKTIVITAS	PRIA	%	WANITA	%	JML	(%)
Berbelanja	5	12.82	11	28.20	16	41.03
Jalan-jalan	2	5.13	9	23.08	11	28.20
Pelayanan Jasa	3	7.69	4	10.26	7	17.95
Sekolah / kantor	2	5.13	2	5.13	4	10.26
Ke mesjid	1	2.56	0	0	1	2.56
JUMLAH	13	33.33	26	66.67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Ketika berjalan kaki, beberapa pejalan kaki juga tampak menoleh ke kanan/kiri. Pejalan kaki yang menoleh ke kanan/kiri adalah sebanyak 20.5% (N=39 orang) atau 8 subyek dengan alasan sebagai berikut :

- Merunggu lalu lintas kendaraan agak sepi karena ingin menyeberang = 5 subyek
- Bisa melihat aktivitas yang cukup menarik di alun-alun tanpa terhalang sesuatu = 3 subyek

Adapun ungkapan dari para pejalan kaki selama beraktivitas adalah :

1. Lalu lintasnya cukup ramai sehingga jika ingin menyeberang harus menunggu kendaraan cukup sepi dulu, takut tertabrak.

2. Jalan-jalan di tepi alun-alun menyenangkan karena bisa melihat-lihat suasana dan aktivitas yang dilakukan anak-anak / orang dewasa di alun-alun.

Setelah beraktivitas di tempat yang dituju, aktivitas yang diinginkan pejalan kaki adalah langsung pulang sebanyak 46.15% atau 18 subyek dan sebagian jalan-jalan atau melihat-lihat dulu sebanyak 38.46% atau 15 subyek seperti terlihat pada tabel berikut :

Tabel 4.3.12: Aktivitas Lanjutan yang Ingin Dilakukan Pejalan Kaki (N=39)

AKTIVITAS	PRIA	%	WANTITA	%	JML	(%)
Jalan-jalan/ lihat2	2	5.13	13	33.33	15	38.46
Langsung pulang	9	23.08	9	23.08	18	46.15
Berbelanja	1	2.56	0	0	1	2.56
Makan-minum	0	0	2	5.13	2	5.13
Duduk di alun2	1	2.56	1	2.56	2	5.13
Mampir-mampir	0	0	1	2.56	1	2.56
JUMLAH	13	33.33	26	66.67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

Adapun pendapat pejalan kaki tentang aktivitas yang dilakukannya adalah :

1. Setelah beraktivitas biasanya langsung pulang, kecuali ada keperluan lain atau mencari barang yang dibutuhkan mendesak;

2. Setelah berbelanja/sekolah biasanya kepanasan dan capek, jadi perlu duduk-duduk sebentar sambil makan / minum di sekitar kawasan ini;

3. Setelah berbelanja, sebelum pulang biasanya jalan-jalan atau melihat-lihat dulu suasana di sekitar kawasan alun-alun yang menyenangkan;

4.3.3.5 Jalur Pedestrian Yang Diinginkan Pejalan Kaki

Adapun beberapa hal yang diinginkan oleh 39 responden yang diwawancara dalam hubungannya dengan jalur pedestrian yang dilewatinya adalah sebagai berikut :

a. Berdasarkan Kriteria Perancangan Jalur Pedestrian :

- **Safety** (Keamanan), hal yang diinginkan adalah jalur yang terpisah dari kendaraan bermotor = 7.7% atau 3 subyek dan tidak ada pengemis = 2.6% atau 1 subyek
- **Convenience** (menyenangkan) : jalur pedestrian tidak semrawut karena ditempati PKL maupun parkir kendaraan = 48.7% atau 19 subyek
- **Comfort** (kenyamanan) : jalur pedestrian rata, tidak bolong-bolong dan tidak terlalu tinggi (mudah untuk naik-turun ± 20 cm) = 20.5% atau 8 subyek, bersih = 35.9% atau 14 subyek serta tidak bau pesing = 5.1% atau 2 subyek
- **Attractiveness** (menarik) . jalur pedestrian ditambah lansekap = 56.4% /22 subyek.

b. Berdasarkan persyaratan jalur pedestrian yang berfungsi dengan baik :

- **Continuity** (kemenerusan) : jalur pedestrian tidak dipenuhi PKL dan parkir agar pejalan kaki dapat berjalan cepat menuju tujuan dan tidak naik-turun = 48.7% atau 19 subyek
- **Width** (lebar) : jalur pedestrian agar cukup lega dan lebar untuk berjalan bersama rekan = 25.6% atau 10 subyek, dimana 1 responden menginginkan agar lebarnya cukup untuk 3 orang berajar

c. Elemen Pendukung Jalur Pedestrian (*street furniture*) yang diinginkan :

- Pepohonan yang rindang = 64.1% atau 25 subyek
- Tempat melepas lelah seperti bangku = 51.28% atau 20 subyek

Berdasarkan data hasil wawancara yang dilakukan untuk mengetahui respon dan kecenderungan tempat yang diminati pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya serta perilaku yang timbul untuk dikaji lebih mendalam, dapat diketahui hal-hal sebagai berikut :

1. Lingkupan keinginan, perasaan dan alasan-alasan responden pejalan kaki dalam melakukan aktivitas tertentu dan memilih menggunakan media tertentu yang menimbulkan perilaku tertentu pula, seperti berjalan di tepi jalan, berjalan di jalur lambat, menyeberang, menoleh, menghindari PKL/parkir kendaraan, dan lain-lain;
2. Rute jalan kaki dan moda transportasi yang digunakan menuju kawasan alun-alun;
3. Kelengkapan fasilitas atau sarana terutama yang ada di sekitar jalur pedestrian yang diinginkan responden, seperti bangku duduk, halte, vegetasi dan lain-lain.

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

ALASAN	PRIA	%	WANITA	%	JML	(%)
1. Perlu	3	15.38	9	35.90	12	30.77
2. Tidak Perlu :						
Bisa di bwh pkn	2	5.13	4	10.26	6	15.38
Srg utk aktyt lain	3	7.69	4	10.26	7	17.95
Srg kotor	0	0	2	5.13	2	5.13
Tanpa alasan	5	12.82	7	17.95	12	30.77
JUMLAH	13	33.33	26	66.67	39	100

Sumber : Hasil Wawancara Penulis, 2003

ALASAN	PRIA	%	WANITA	%	JML	(%)
1. Perlu	6	15.38	14	35.90	20	51.28
2. Tidak Perlu :						
Bisa di tokokwrg	1	2.56	4	10.26	5	12.82
Hanya sebentar	3	7.69	1	2.56	4	10.26
Cukup di alun2	0	0	2	5.13	2	5.13
Srg utk aktyt lain	2	5.13	3	7.69	5	12.82
Tanpa alasan	1	2.56	2	5.13	3	7.69
JUMLAH	13	33.33	26	66.67	39	100

- Toko / restoran / tempat makan dan minum = 15.4% atau 6 subyek
- Halte kendaraan (yang tidak digunakan aktivitas lain) = 30.77% atau 12 subyek
- Tempat sampah = 23.1% atau 9 subyek
- Wartel, ground cover (paving block) = 5.1% atau 2 subyek

4.3.4. Analisis Atribut dan Tuntutan Properti Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil pengamatan yang telah dilakukan peneliti di kawasan ini, maka didapatkan temuan berupa indikasi atribut dan tuntutan properti pejalan kaki yang akan dijabarkan dalam setiap zona sebagai berikut :

Zona 1 (Jl. Alun-alun Utara)

Kondisi fisiknya adalah :

- Jalur pedestrian depan deretan PKL ($\pm 1,00$ m) hanya cukup untuk ruang sirkulasi satu orang dan memiliki material serta ketinggian yang berbeda dengan jalur di tepi Taman Menara Air ($\pm 2,00$ m)

- Keberadaan pohon beringin (d batang = $\pm 100-110$ cm, bertajuk ± 9 m dan jumlah 4 buah berjajar dengan jarak ± 18 m) sebagai peneduh di tepi alun-alun sangat menunjang aktivitas pejalan kaki, parkir dan PKL

- Parkir kendaraan berada pada dua sisi jalan (di tepi pagar BCA dan depan deretan PKL) hingga mencapai pertigaan Jl. A.Yani

- Suasana jalur pedestrian tepi Taman Menara Air sangat panas pada siang hari.

Kondisi spasial yang dapat diamati adalah :

- Suasana teduh di bawah pohon beringin yang tajuknya mencapai $\pm 9,00$ meter dan lalu lintas tidak terlalu ramai

- Jalur pedestrian depan deretan PKL teduh tapi hanya cukup untuk sirkulasi satu orang, sering digunakan untuk parkir sepeda/motor, duduk PKL dan tukang parkir
- Deretan tenda PKL menutup view pejalan kaki ke alun-alun dan dari pertigaan Jl.

A.Yani pandangan dari tepi jalan ke Timur adalah swalayan Gardena

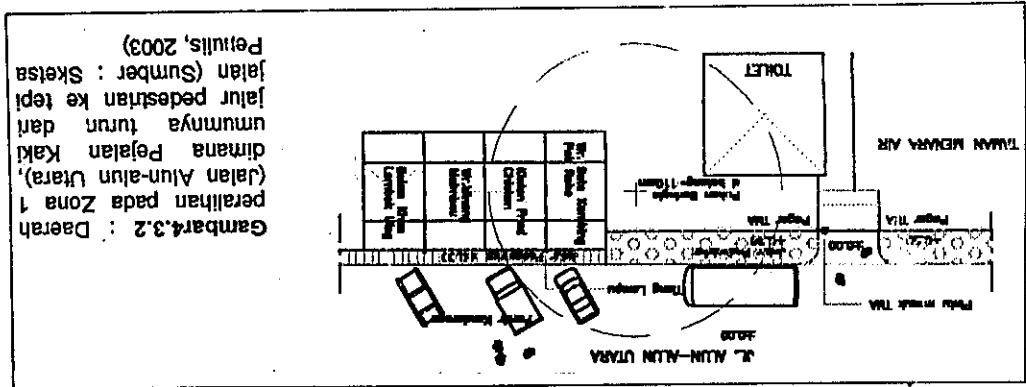
Physical Traces yang dapat diamati adalah :

- Alat berjualan pedagang kaki lima berupa tenda atau gerobak yang sebagian ditinggalkan di depan tenda PkL menyisakan ruang pejalan kaki ±30-40 cm;
- Bau pesing yang dapat dirasakan ketika melewati jalur pedestrian dekat Toilet Taman Menara Air banyak dihindari oleh pejalan kaki
- Buah kecil-kecil yang jatuh dari pohon di atas jalur pedestrian yang sering tidak dibersihkan sehingga melekat pada paving dan mengotori jalur pedestrian.

Berdasarkan data pada diagram 4.3.1 dan 4.3.2 serta *person-centered mapping*, terlihat bahwa kondisi tersebut di atas mendorong terjadinya kecenderungan/pola aktivitas

dan perilaku dari pejalan kaki berikut :

- Pada tiga sesi pengamatan, pejalan kaki lebih memilih berjalan di tepi jalan Seting A agar ke tengah dengan santai ($\pm 44-51\%$) sedangkan pada Seting B pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian agak cepat ($\pm 34-51\%$) dan sebagian memakai payung;
- Berjalan naik / turun jalur pedestrian di sekitar toilet dan pintu pagar Taman Menara Air yang menjadi daerah peralihan aktivitas PKL dan penyempitan jalur pejalan kaki;
- Aktivitas menyeberang jalan ($\pm 23-28\%$) ke depan pintu pagar BCA yang berada dekat pertigaan jalan dan kondisinya teduh setelah sebelumnya menoleh ke kanan/kiri.



Dengan melihat kecenderungan perilaku dan alasan-alasan yang dikemukakan

mengenai preferensi tentang jalur sirkulasi maupun lokasi aktivitas yang dipilih atau diminati pejalan kaki di kawasan alun-alun (lihat data hasil wawancara poin 4.3.3.3 dan Gambar 4.3.1), terungkap beberapa hal yang dapat dimaknakan sebagai berikut :

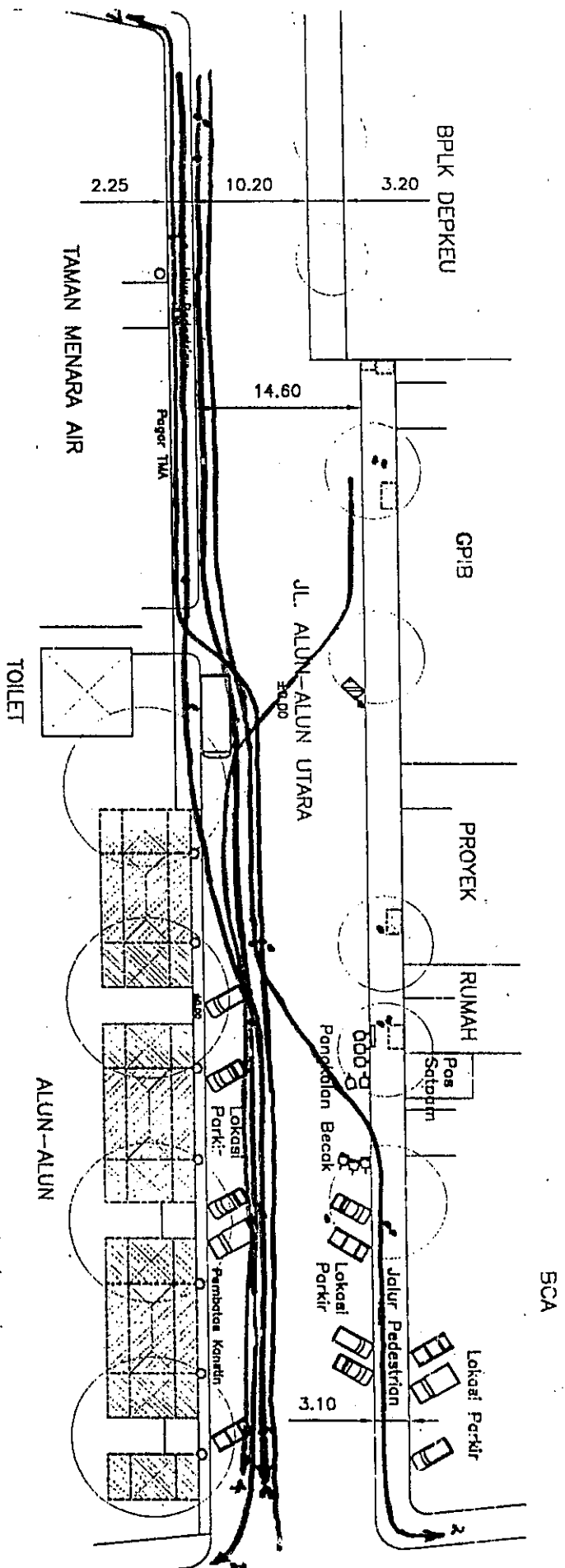
a. Pejalan kaki enggan melewati jalur pedestrian di depan deretan PKL (Setting A) dan lebih memilih berjalan di tepi jalan karena alasan sebagai berikut :

1. Pejalan kaki ingin berjalan cepat ke tujuannya sehingga menghindari parkir maupun PKL yang dianggap akan menghambat kelancaran aktivitasnya
2. Ingin lebih leluasa bergerak sehingga berusaha menghindari kesesakan yang ditimbulkan oleh aktivitas PKL dan parkir
3. Ingin berbincang-bincang dengan rekannya pada jarak yang diinginkan (mini-mal cukup untuk dua orang pejalan kaki berjajar)
4. Pandangan ke sekitar (ke arah tujuan maupun alun-alun) tertutup tenda PKL sehingga berjalan di jalur pedestrian menjadi tidak menyenangkan

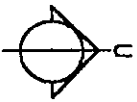
b. Pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian dari arah Barat (Setting B) sebagian besar turun ke tepi jalan di sekitar pintu Taman Menara Air atau depan Toilet yang menjadi daerah peralihan jalur pejalan kaki zona 1 Jalan Alun-alun Utara karena hal-hal sebagai berikut :

1. Pejalan kaki menghindari bau pesing yang ditimbulkan oleh aktivitas di toilet
2. Pejalan kaki menginginkan adanya kontinuitas dalam perjalanannya sehingga menghindari penyempitan jalur pedestrian akibat keberadaan tenda PKL

Gambaran mengenai kondisi jalur pedestrian, pola sirkulasi dan pemaknaan dari perilaku pejalan kaki dapat dilihat pada gambar 4.3.3 dan 4.3.4 berikut ini :



Pejalan kaki turun dari jalur pedestrian ke tepi jalan untuk menghindari bau toilet dan kesesakan di depan PKL serta agar tetap dapat berkomunikasi dengan rekannya



LEGEND :
 ⊕ Lampu Listrik
 ▨ Tenda PKL
 ○ Pohon



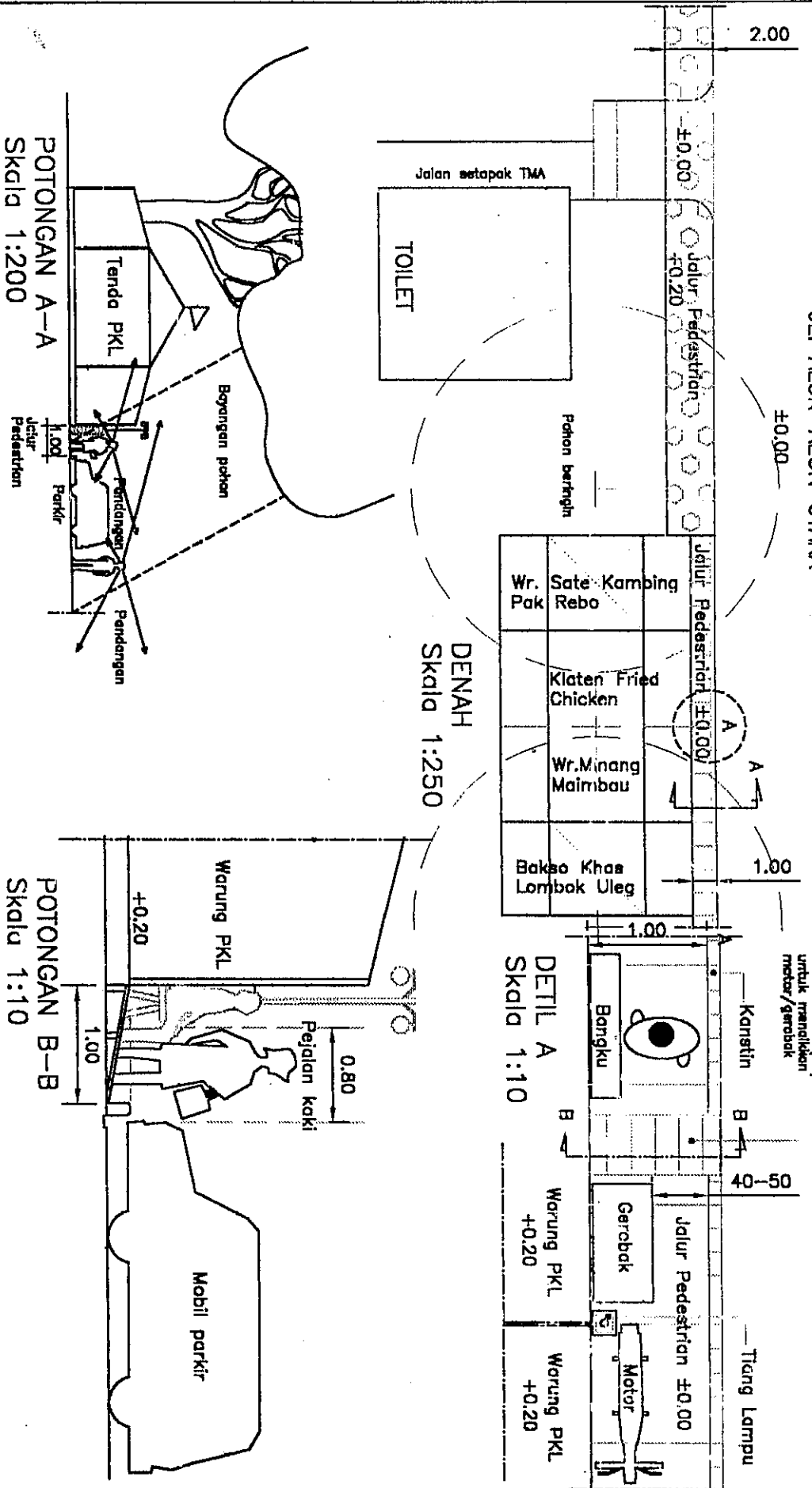
PROGRAM PASCASARJANA
 MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
 UNIVERSITAS DIPONEGORO
 SEMARANG
 - 2 0 0 4

Tesis :
**JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
 DITINJAU DARI ATRIBUT PENGUNYA**
 Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
 Alun-alun Kota Magelang – Jawa Tengah

Gambar 4.3.3
CIRCULATION PATTERN ZONA 1
 JL. ALUN-ALUN UTARA MAGELANG
 SETING A DAN B

Dosen Pembimbing :
 Ir. Bambang Setioko, M.Eng
 Ir. Djoko Indrosaptono, MT.
 Dikerjakan Oleh :
 JUNE EKAWATI
 L4B001047

JL. ALUN-ALUN UTARA



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004

JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNA
Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
Alun-alun Kota Magelang - Jawa Tengah

Gambar 3.4
JENIS GAMBAR :
GAMBAR POTONGAN & DETIL ZONA I
JL. ALUN-ALUN UTARA MAGELANG

Dosen Pembimbing :
Ir. Bambang Setioko, M.Eng
Ir. Djoko Indrosaptono, MT.
Dikerjakan Oleh :
JUNE EKAWATI
14B001047

Tabel 4.3.16
TEMUAN PENELITIAN DI ZONA 1 JL.AL-UN-ALUN UTARA MAGELANG
 SUMBER : Hasil pengamatan dan observasi lapangan Mei-Agustus 2003

No	LOKASI	ACTOR	MASALAH	PERFORMANCE CRITERIA	ATTRIBUTE	PROPERTIES
	<p> Diagram Potongan A-A: Menunjukkan penampang melintang jalan. Dari kiri ke kanan: Kandang sapi (Sapi), Tenda Pak, Perkir (Perker), Jalan raya (Jalan raya), Perkir (Perker), Pot. Saluran (Pot. Saluran). Dimensi: 8.00, 1.00, 14.60, 3.10. Jir Pedestrian. </p>					
	<p> Diagram Potongan B-B: Menunjukkan penampang melintang jalan. Dari kiri ke kanan: Kandang sapi (Sapi), Perkir (Perker), Jalan raya (Jalan raya), Perkir (Perker), Pot. Saluran (Pot. Saluran). Dimensi: 2.00, 10.20, 3.10. Jir Pedestrian. </p>					

Berdasarkan tabel 4.3.16 di atas, maka indikasi atribut yang dihasilkan dari hubungan kondisi seling, masalah pejalan kaki dan *performance criteria* di zona 1 ini adalah :

- | | | |
|---------------|----------------|------------------|
| a. Kenyamanan | b. Sosialitas | c. Aksesibilitas |
| d. Kesesakan | e. Visibilitas | |

Zona 2 (Penggal Jl. Tentara Pelajar)

Kondisi fisiknya adalah :

- Kondisi jalur pedestrian (lebar 2,25 dan 1,90 meter) sebagian bolong-bolong, kotor dan sebagian tidak dapat digunakan untuk berjalan kaki karena ada PKL
- Sebagian tepi jalan pada lekuk jalur pedestrian yang teduh banyak ditempati PKL
- Pohon bertingg yang tajuknya mencapai 9 meter di tepi jalur pedestrian di ujung jalan setapak alun-alun menunjang aktivitas pejalan kaki, PKL dan parkir.
- Adanya kemudahan akses karena dilewati angkot dari bagian Selatan kota ke Utara, serta jalur/pangkalan minibus menuju luar kota sekitar 310 m dari jalur ini.

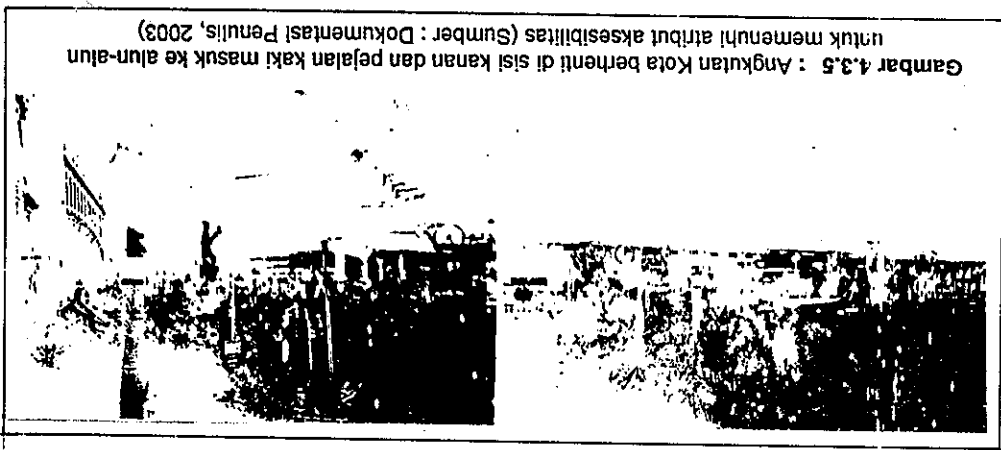
Kondisi spasial yang diamati :

- Aktivitas berjalan kaki dan menunggu angkot pada lekuk jalur pedestrian terlintas dari panas (tajuk pohon mencapai 9 meter) namun view ke alun-alun dan jalan raya pada seling ini sebagian tertutup oleh tenda/gerobak PKL
- Parkir kendaraan konsumen PKL di tepi jalan dan tempat mangkal becak/ojek terutama terdapat di sisi teduh menghalangi pejalan kaki yang ingin lewat.
- Orientasi pergerakan adalah ke alun-alun menuju fasilitas Jl. A.Yani dan Pemuda

Physical Traces yang dapat diamati adalah :

- Alat berjualan berupa tenda, bangku dan gerobak yang sebagian ditinggalkan di lokasi dan noda kehutaman bekas aktivitas pedagang kaki lima.

- Hilangnya beberapa blok paving jalur pedestrian
- Rusaknya sebagian kanstin dan pagar tepi alun-alun akibat sering dilewati mobil dan pejalan kaki



Gambar 4.3.5 : Angkutan Kota berhenti di sisi kanan dan pejalan kaki masuk ke alun-alun untuk memenuhi atribut aksesibilitas (Sumber : Dokumentasi Penulis, 2003)

Berdasarkan data aktivitas pada diagram 4.3.5 dan 4.3.6 terlihat bahwa kondisi di atas mendorong terjadinya kecenderungan/pola aktivitas dan perilaku pejalan kaki yaitu :

- Menoleh ke kanan / kiri melihat kendaraan untuk menyeberang ($\pm 27-46\%$);
- Naik / turun dan menunggu angkot ($\pm 29-33\%$) di sisi teduh kanan jalan;
- Berjalan naik-turun jalur pedestrian atau lurus di tepi jalan menghindari PKL, parkir kendaraan maupun angkutan kota yang mangkal atau berhenti ($8.4-36.4\%$);
- Berjalan menuju atau dari alun-alun.

Dari kecenderungan perilaku dan alasan-alasan yang dikemukakan mengenai preferensi jalur sirkulasi maupun lokasi aktivitas yang dipilih atau diminati pejalan kaki di kawasan alun-alun (Lihat data hasil wawancara poin 4.3.3 dan Gambar 4.3.1), terungkap beberapa hal yang dapat dimaknakan sebagai berikut :

- a. Pejalan kaki dari arah Utara yang berjalan di jalur pedestrian (Seting C) lebih memilih turun ke tepi jalan di depan pintu Taman Menara Air karena alasan sebagai berikut :

1. Di jalur pedestrian terdapat aktivitas PKL yang cukup ramai sehingga agar dapat berjalan cepat menuju tujuannya dan tidak memakan waktu lama, pejalan kaki menghindari aktivitas yang dianggap akan menghambat kelancaran aktivitasnya.
2. Walaupun kondisinya teduh, pejalan kaki enggan berjalan di jalur pedestrian yang berlekuk-lekuk sehingga jaraknya menjadi lebih panjang;
3. Ingin lebih leluasa bergerak dan melihat ke sekitar sehingga berusaha menghindari kesesakan yang ditimbulkan oleh aktivitas PKL dan parkir konsumennya.

- b. Pejalan kaki dari arah Selatan (dari Jalan Alun-alun Selatan dan perempatan jalan) cenderung menyeberang, masuk ke alun-alun atau turun ke tepi jalan pada lekukan jalur pedestrian karena :

1. Kondisi permukaan jalur pedestrian rusak sehingga banyak pejalan kaki yang membawa anak kecil atau lansia takut jatuh tersandung;

2. Berjalan di jalur pedestrian pada siang hari terasa sangat panas;

3. Banyak aktivitas PKL dan mangkal kru angkutan kota di bawah pohon beringin sehingga pejalan kaki memilih menghindari (menyeberang atau masuk alun-alun).

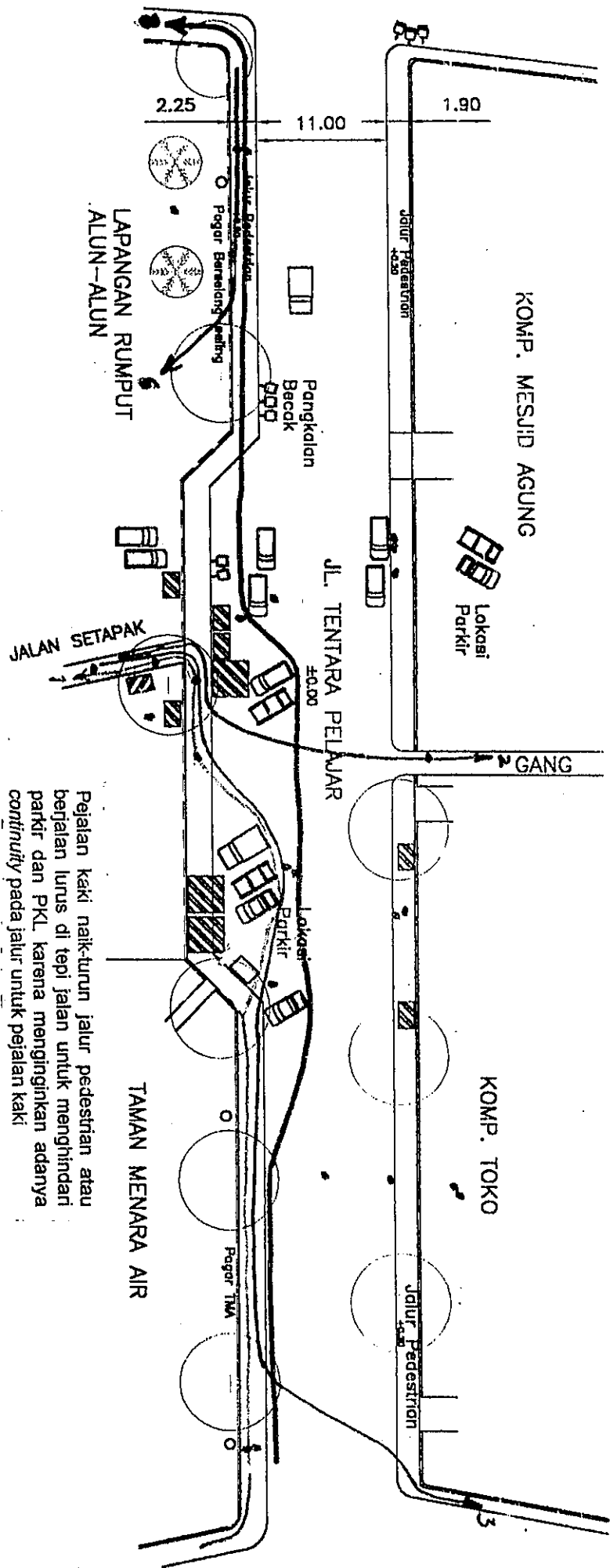
Adapun atribut yang mempengaruhi pejalan kaki (lihat tabel 4.3.6) adalah :

- | | | |
|---------------|------------------|----------------|
| a. Kenyamanan | c. Aksesibilitas | e. Visibilitas |
| b. Kesesakan | d. Keamanan | |

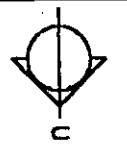
Zona 3 (Jl. Alun-alun Selatan)

Kondisi fisiknya adalah :

- Jalur pedestrian yang bersih, lebar (2,50 m) dan bebas PKL
- Parkir paralel satu lapis memenuhi tepi jalan sisi Utara pada jam kerja



Pejalan kaki naik-turun jalur pedestrian atau berjalan lurus di tepi jalan untuk menghindari parkir dan PKL karena menginginkan adanya *continuity* pada jalur untuk pejalan kaki



LEGEND :
 ⊕ Lampu Listrik
 ▨ Tenda PKL
 ⊙ Pohon



PROGRAM PASCASARJANA
 MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
 UNIVERSITAS DIPONEGORO
 SEMARANG
 2 0 0 4

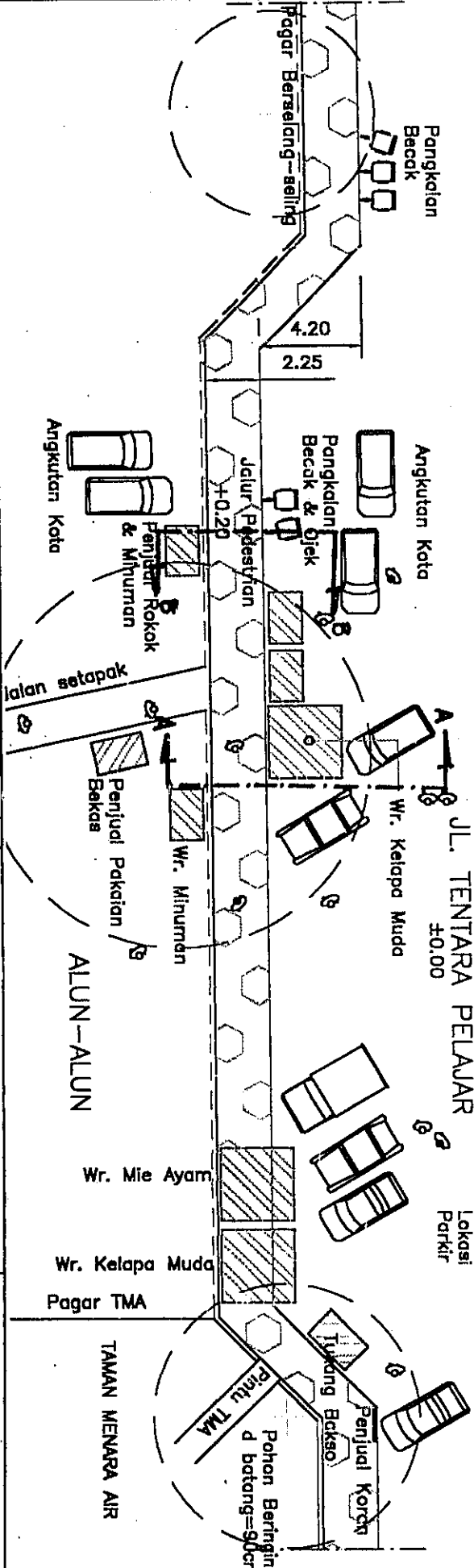
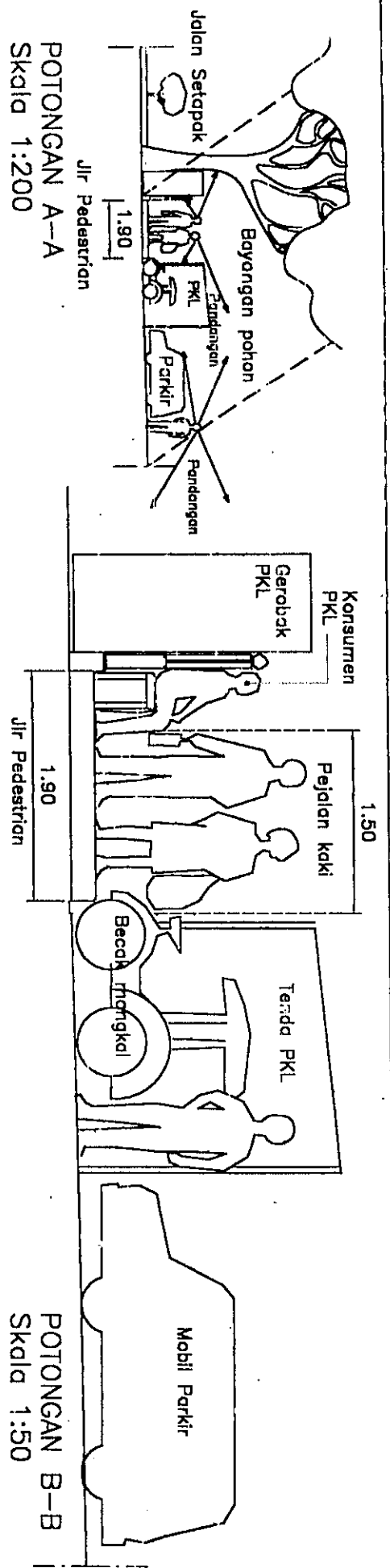
Tesis :

JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
 DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNA
 Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
 Alun-alun Kota Magelang - Jawa Tengah

Gambar 4.3.6

CIRCULATION PATTERN ZONA 2
 PENGAL JL. TENTARA PELAJAR MAGELANG
 SETING C DAN D

Dosen Pembimbing :
 Ir. Bambang Setoko, M.Eng
 Ir. Djoko Indrosaptono, MT.
 Dikerjakan Oleh :
 JUNE EKAWATI
 L 4 B 0 0 1 0 4 7



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004

Tesis :
**JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
DITINJAU DARI ATRIBUT PENGUNA**
Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
Alun-alun Kota Magelang – Jawa Tengah

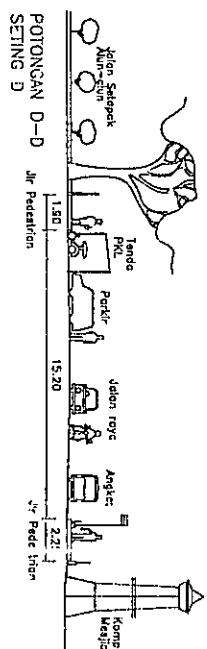
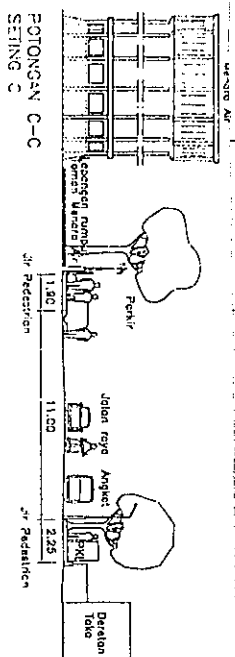
Gambar 4.3.7
JENIS GAMBAR :
GAMBAR DETIL & POTONGAN ZONA 2
PENGAL JL. TENTERA PELAJAR MAGELANG

Dosen Pembimbing :
Ir. Bambang Setioko, M.Eng
Ir. Djoko Indrosaptomo, MT.
Dikerjakan Oleh :
JUNE EKAWATI
L4B001047

Tabel 4.3.17
TEMUAN PENELITIAN DI ZONA 2 JL. TENTARA PELAJAR MAGELANG

SUMBER : Hasil pengamatan dan observasi lapangan Mei-Agustus 2003

No	LOKASI	ACTOR	MASALAH	PERFORMANCE CRITERIA	ATTRIBUTE	PROPERTIES
1.	Jalur pedestrian dan Tepi Jl. Tentara Pelajar dekat pagar TMA	Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> - PKL menutup sebagian jalur pejalan kaki hingga tepi jalan - Parkir/PKL mempersempit ruang gerak - Lelah naik turun jalur pedestrian - Menuju seberang jalan - Cepat mencapai tujuan 	<ul style="list-style-type: none"> - Kemudahan pencapaian ke tujuan tanpa terhalang PKL dan parkir kendaraan - Kecepatan mencapai tujuan - Keluasan ruang gerak (0,8 m untuk 1 orang, 1,5 m = 2 orang, dan 2 m = 3 orang) - Kemudahan menyeberang dan tidak terserempet angkot (16,5 m) - Dimensi yang antropometrik dan tidak menimbulkan bahaya 	<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kesesakan - Keamanan - Kenyamanan 	



- Pada siang hari, jalur pedestrian Seting F terasa panas karena pepohonan di tepinya jarang dan masih kecil-kecil (tajuanya sekitar 2 meter).

Kondisi spasial yang diamati :

- Parkir di tepi jalan yang sering padat dengan parkir kendaraan menghalangi pandangan dan kemudahan pejalan kaki untuk naik-turun jalur pedestrian;
- View ke arah alun-alun dari tidak terhalang pohon/PKL;
- Pohon peneduh yang bertajuk di atas 3 m sedikit sehingga pejalan kaki lebih nyaman untuk beraktivitas di seting ini pada sore hari

Adapun *Physical Traces* yang dapat diamati adalah :

- Beberapa alat penjualan pedagang kaki lima berupa tenda atau gerobak yang ditinggalkan di tepi alun-alun menghalangi pandangan;
- Rusaknya beberapa bagian pagar dan kanstin tepi alun-alun (terutama di seberang Mapolresta) karena sering dilewati pejalan kaki maupun kendaraan

Berdasarkan diagram 4.3.9 dan 4.3.10 tampak bahwa kondisi di atas mendorong

adanya kecenderungan aktivitas pejalan kaki pada zona 3 yaitu :

- Didominasi aktivitas berjalan di jalur pedestrian ($\pm 60-83\%$);
- Menoleh ke kiri-kanan melihat kendaraan dan menyeberang di seberang DPU atau RS Bhayangkara ($\pm 9-33\%$);
- Berjalan dari atau menuju alun-alun di seberang Mapolresta;
- Duduk-duduk di kanstin pagar alun-alun pada bagian teduh.

Dengan melihat kecenderungan perilaku dan alasan-alasan yang dikemukakan mengenai preferensi jalur sirkulasi maupun lokasi aktivitas yang dipilih atau diminati

pejalan kaki di kawasan alun-alun (Lihat data hasil wawancara poin 4.3.3.3 dan Gambar 4.3.1), terungkap beberapa hal yang dapat dimaknakan sebagai berikut :

a. Pejalan kaki cenderung senang beraktivitas atau sekedar melewati jalur pedestrian (terutama Seling E) daripada media tepi jalan dari arah Timur maupun Barat karena alasan sebagai berikut :

1. Dari jalur pedestrian pejalan kaki dapat menikmati pemandangan (vista kota) dan melihat aktivitas/keramaian di alun-alun tanpa terhalang pohon atau aktivitas lain;
2. Berjalan di jalur pedestrian aman dari kendaraan dan cukup menyenangkan karena memungkinkan untuk tetap berbincang-bincang dengan rekan walaupun pada Seling F terasa panas karena sedikitnya pepohonan

b. Setelah berjalan kaki dari arah Barat, pejalan kaki yang hendak menuju Jalan Pemuda umumnya menghindari menyeberang di sekitar perempatan jalan karena :

1. Di perempatan jalan ramai dan tidak ada *traffic light* sehingga kendaraan dari arah Jalan A. Yani bisa langsung belok ke Jalan Alun-alun Selatan;
2. Bagian tepi jalan penuh dengan parkir kendaraan sehingga pejalan kaki sulit melihat kendaraan yang belok atau lewat di jalan raya.

Gambaran mengenal pola sirkulasi dan pemaknaan dari perilaku pejalan kaki

dapat dilihat pada gambar 4.3.8. Adapun atribut yang mempengaruhi pejalan kaki dari

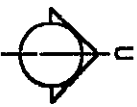
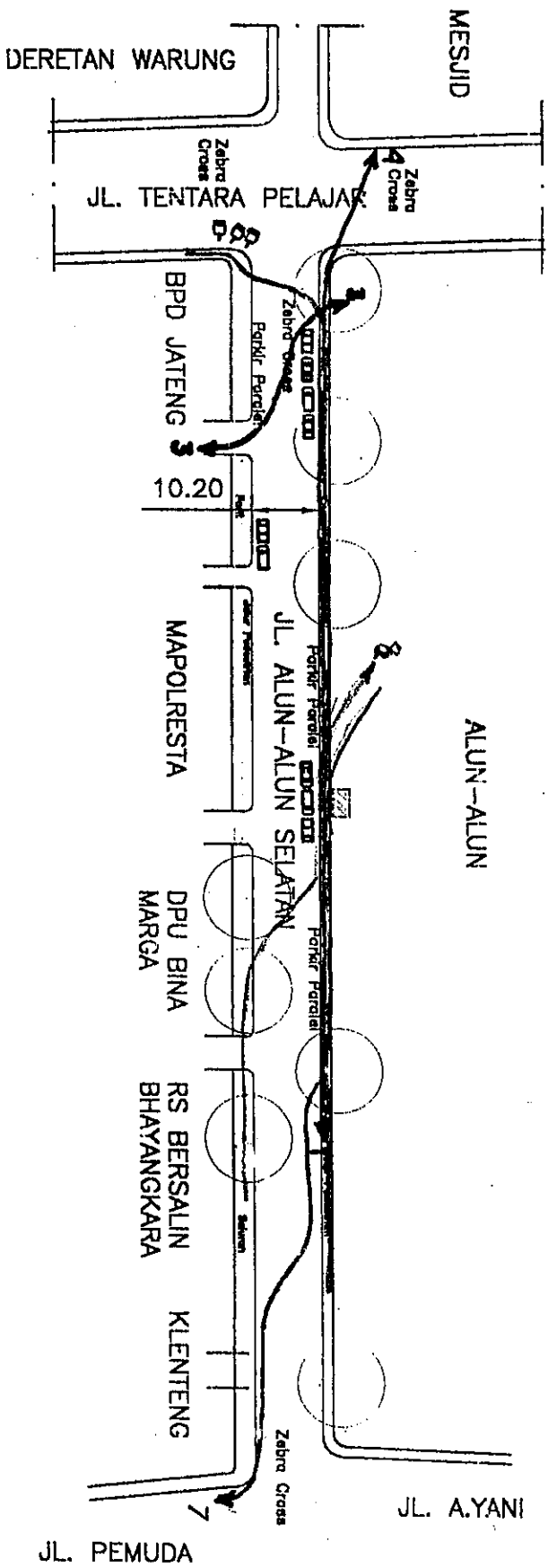
tabel 4.3.7 adalah :

a. Kenyamanan	b. Keamanan
c. Aksesibilitas	d. Visibilitas

Zona 4 dan 5 (Penggal Jl. A.Yani)

Kondisi fisiknya adalah :

Pejalan kaki memilih berjalan di jalur pedestrian agar dapat melihat pemandangan maupun aktivitas di alun-alun



LEGEND :
 ⊕ Lampu Listrik
 ▨ Tenda PKL
 ⊙ Pohon



PROGRAM PASCASARJANA
 MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
 UNIVERSITAS DIPONEGORO
 SEMARANG
 2 0 0 4

Tesis :

JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
 DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNA
 Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
 Alun-alun Kota Magelang - Jawa Tengah

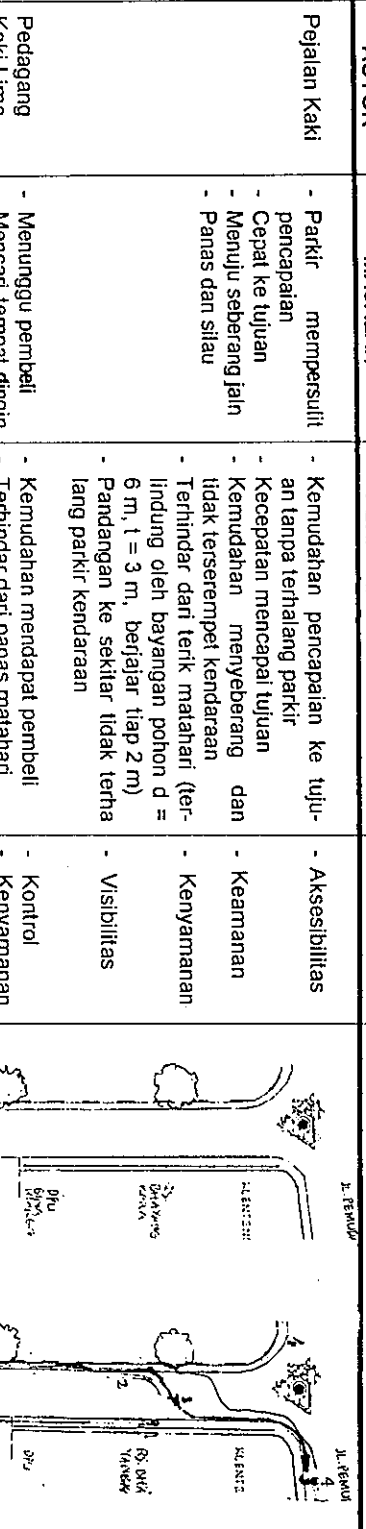
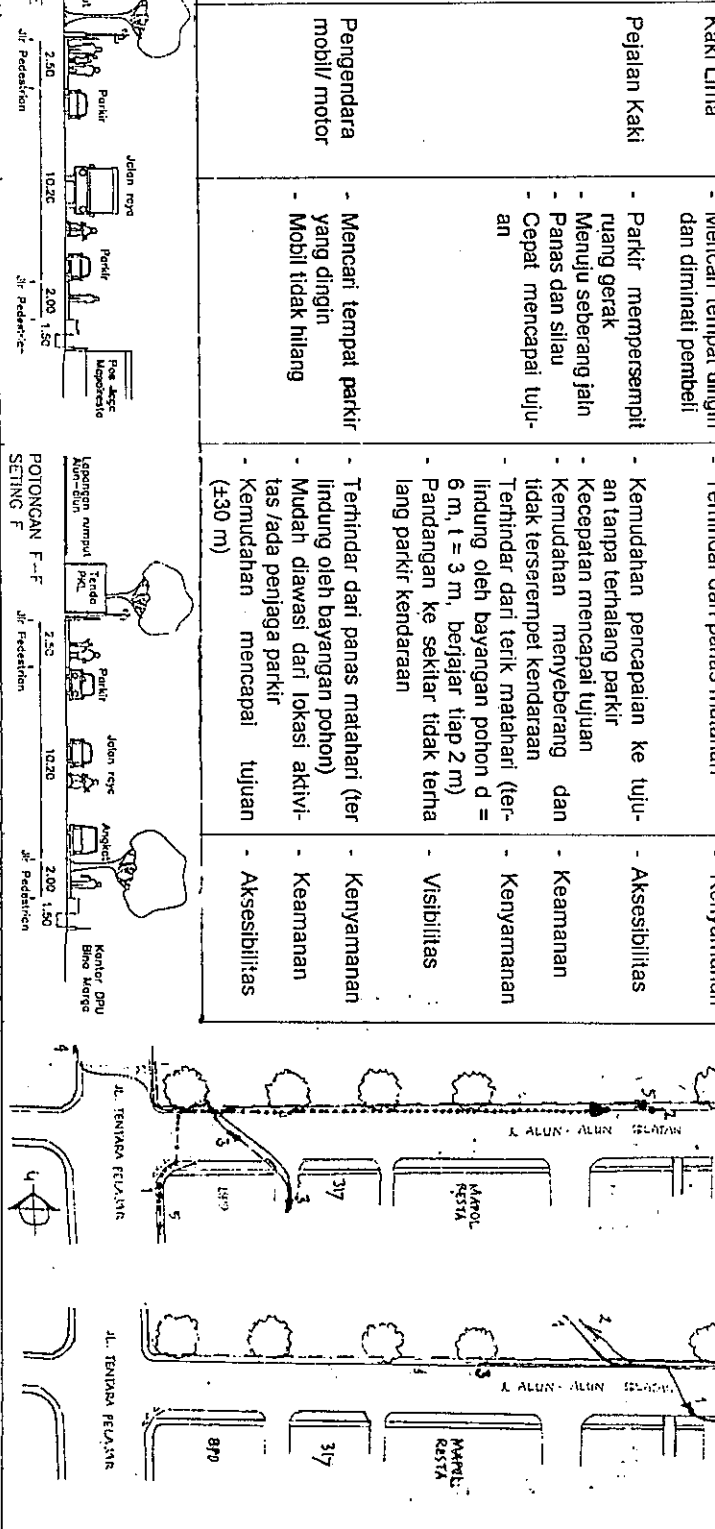
Gambar 4.3.8

CIRCULATION PATTERN ZONA 3
 JL. ALUN-ALUN SELATAN MAGELANG
 SETING C DAN D

Dosen Pembimbing :

Ir. Bambang Setioko, M.Eng
 Ir. Djoko Indrosapono, MT.
 Dikerjakan Oleh :
 JUNE EKAWATI
 14B001047

Tabel 4.3.10
TEMUAN PENELITIAN DI ZONA 3 JL.ALUN-ALUN SELATAN MAGELANG
 SUMBER : Hasil Pengamatan dan Observasi Lapangan Mei-Agustus 2003

No	LOKASI	ACTOR	MASALAH	PERFORMANCE CRITERIA	ATTRIBUTE	PROPERTIES
1.	Jalur pedestrian Jl. Alun-alun Selatan	Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> - Parkir mempersulit pencapaian - Cepat ke tujuan - Menuju seberang jalan - Panas dan silau 	<ul style="list-style-type: none"> - Kemudahan pencapaian ke tujuan tanpa terhalang parkir - Kecepatan mencapai tujuan - Kemudahan menyeberang dan tidak terserempet kendaraan - Terhindar dari terk matahari (terlindung oleh bayangan pohon d = 6 m, l = 3 m, berjajar tiap 2 m) - Pandangan ke sekitar tidak terhalang parkir kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Keamanan - Kenyamanan - Visibilitas 	
2.	Tepi Jl. Alun-alun Selatan	Pedagang Kaki Lima Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> - Menunggu pembeli - Mencari tempat dingin dan diminati pembeli - Parkir mempersempit ruang gerak - Menuju seberang jalan - Panas dan silau - Cepat mencapai tujuan 	<ul style="list-style-type: none"> - Kemudahan mendapatkan pembeli - Terhindar dari panas matahari - Kemudahan pencapaian ke tujuan tanpa terhalang parkir - Kecepatan mencapai tujuan - Kemudahan menyeberang dan tidak terserempet kendaraan - Terhindar dari terk matahari (terlindung oleh bayangan pohon d = 6 m, l = 3 m, berjajar tiap 2 m) - Pandangan ke sekitar tidak terhalang parkir kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> - Kontrol - Kenyamanan - Aksesibilitas - Keamanan - Kenyamanan - Visibilitas 	

- Aktivitas menyeberang jalan dari Seting G dan H menuju pusat perbelanjaan (51-77%) dengan cara melompat dari jalur pedestrian yang tinggi menuju tepi jalan
 - Pemilihan lokasi parkir yang berada dekat dengan perokoan yang dituju
- mendorong kecenderungan aktivitas pejalan kaki sebagai berikut :

Dari data aktivitas pada diagram 4.3.14 - 4.3.18 tampak bahwa kondisi di atas

- Coretan-coretan di halte depan Gardena yang dipakai untuk aktivitas lain.
- Alot berjualan pedagang kaki lima berupa tenda atau gerobak yang sebagian tidak dibongkar dan terdapat noda kehitaman di lokasi jalur pedestrian.
- Rusaknya tanaman pada pembatas jalur jalan akibat dilinjak orang.

Physical Traces yang dapat diamati adalah :

- Kondisi permukaan jalur pedestrian zona 5 sebagian miring, bolong dan keberadaan an PKL menghalangi *view* ke perokoan dg sisa ruang sirkulasi pejalan kaki 70 cm yang tinggi terutama Seting H (60-115 cm) tidak terhalang
- *View* ke arah alun-alun dan pusat perbelanjaan dari jalur pedestrian tepi alun-alun-lan kaki di zona ini tidak terlindung dari panas pada pagi hingga lewat tengah hari.
- Minimnya pohon bertajuk di atas 3 m (kecuali depan Tidar Theater) membuat peja

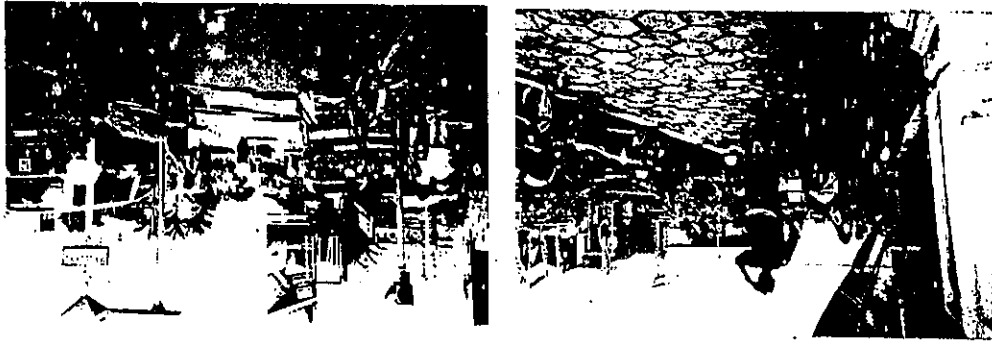
Kondisi spasial yang diamati :

- Adanya jalur lambat (lebar 2.80 m) dan pembatas jalan yang memungkinkan sirkulasi becak, sepeda dan motor menentang arus lalu lintas di sisi Timur jalan
- Jumlah peneduh di tepi jalur pedestrian.
- Pada pagi hingga lewat tengah hari di kedua zona sangat panas karena sedikitnya jalan, sedang sisi Timur walaupun cukup lebar (4.00-5.15 m) tapi ditempati PKL
- Jalur pedestrian tepi alun-alun (sisi Barat jalan) cukup tinggi (20-115 cm) dari bahu

- Menuju alun-alun untuk duduk melepas lelah di bawah pohon atau kanstin serta membeli minuman dingin yang dijual di pedagang kaki lima,
- Berjalan di jalur lambat ketika melewati PKL (18-58%)
- Berjalan bergemol di jalur lambat sambil berbincang dan makan makanan kecil
- Naik-turun dan menunggu angkot tidak di halte, tapi di sekitar/naik pembatas jalur



Gambar 4.3.9 : Pejalan kaki berjalan berkelompok di jalur lambat Jalan A. Yani karena adanya atribut kesesakan dan sosialitas (Sumber : Dokumentasi Penulis, 2003)



Gambar 4.3.10 : Pandangan Pejalan kaki dari jalur pedestrian tepi alun-alun dan dekat pembatas jalur di Jalan A. Yani yang tidak terhalang memenuhi atribut visibilitas (Sumber : Dokumentasi Penulis, 2003)

Dari kecenderungan perilaku dan alasan-alasan yang dikemukakan mengenai preferensi jalur sirkulasi maupun lokasi aktivitas yang dipilih atau diminati pejalan kaki di kawasan alun-alun (Lihat data hasil wawancara poin 4.3.3 dan Gambar 4.3.1), terungkap beberapa hal yang dapat dimaknakan sebagai berikut :

a. Pejalan kaki yang berjalan di sisi Barat Jalan A. Yani atau sekitar jalur pedestrian zona 4 banyak yang memilih tepi jalan karena beberapa alasan sebagai berikut :

1. Malas naik ke jalur pedestrian yang letaknya cukup tinggi dari permukaan jalan, apalagi letak tangganya di tengah-tengah, disamping itu melintas di tepi jalan yang lurus lebih cepat daripada berjalan di jalur pedestrian yang berlekuk-lekuk;
2. Kalau membawa anak kecil atau barang bawaan, pejalan kaki sering kesulitan untuk naik dan kuatir anaknya jatuh dari atas jalur pedestrian yang tinggi;
3. Pandangan ke arah alun-alun dari jalur pedestrian banyak yang tertutup reklame b

sehingga pejalan kaki tidak bisa menikmati pemandangan / aktivitas yang ada.

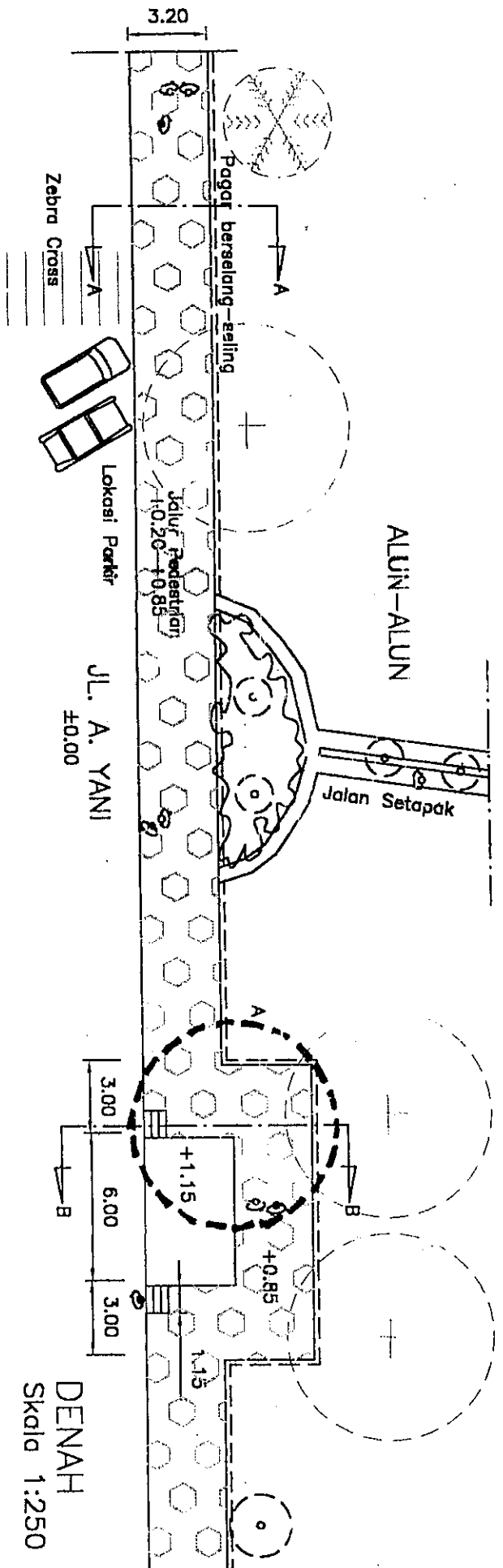
b. Pejalan kaki di sisi Timur Jalan A. Yani (zona 5) lebih memilih berjalan di jalur lambat karena alasan-alasan sebagai berikut :

1. Di jalur pedestrian penuh dengan PKL dan menjadi tempat mangkal becak sehingga sulit untuk tetap berjalan di jalur pedestrian yang sering ramai sehingga tetap harus naik-turun ke jalur lambat ;
2. Dengan berjalan di jalur lambat, pejalan kaki dapat berjalan lebih leluasa dan terhindar dari kesesakan akibat aktivitas PKL yang hampir menghabiskan ruang untuk pejalan kaki maupun pejalan kaki lain yang lewat berombongan;
3. Berjalan di jalur lambat lebih menyenangkan karena dapat berkomunikasi dengan rekan dan menikmati pemandangan sekitar kawasan tanpa tertutup tenda PKL;

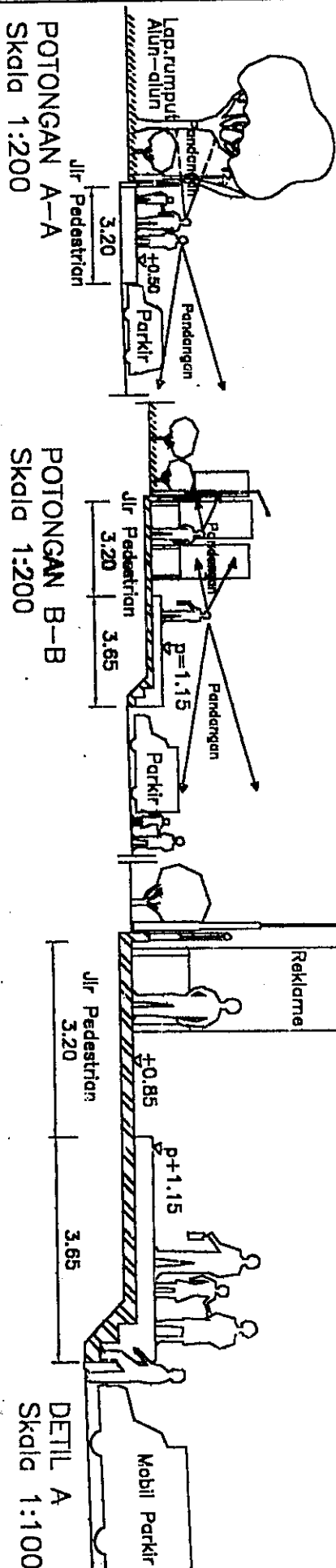
Adapun atribut (fenomena perilaku) yang dihasilkan dari hubungan kondisi setting

dan aktivitas pejalan kaki pada zona 4 dan 5 (lihat tabel 4.3.8) adalah :

- | | | |
|----------------------|--------------------|-------------------------|
| e. <i>comfort</i> | c. kesesakan | e. <i>accessibility</i> |
| b. <i>visibility</i> | d. <i>security</i> | f. <i>sosialitas</i> |



DENAH
Skala 1:250



DETIL A
Skala 1:100

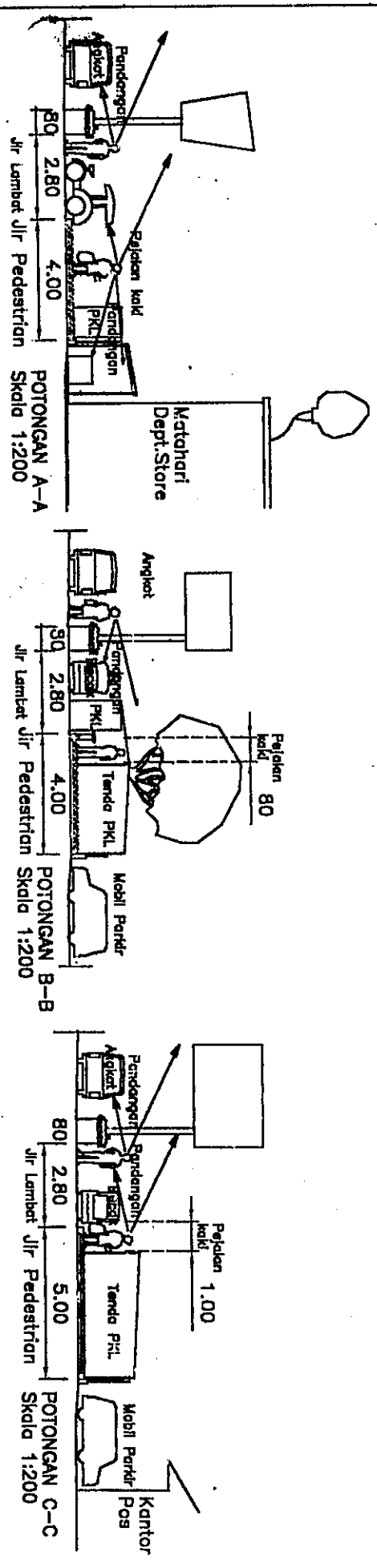
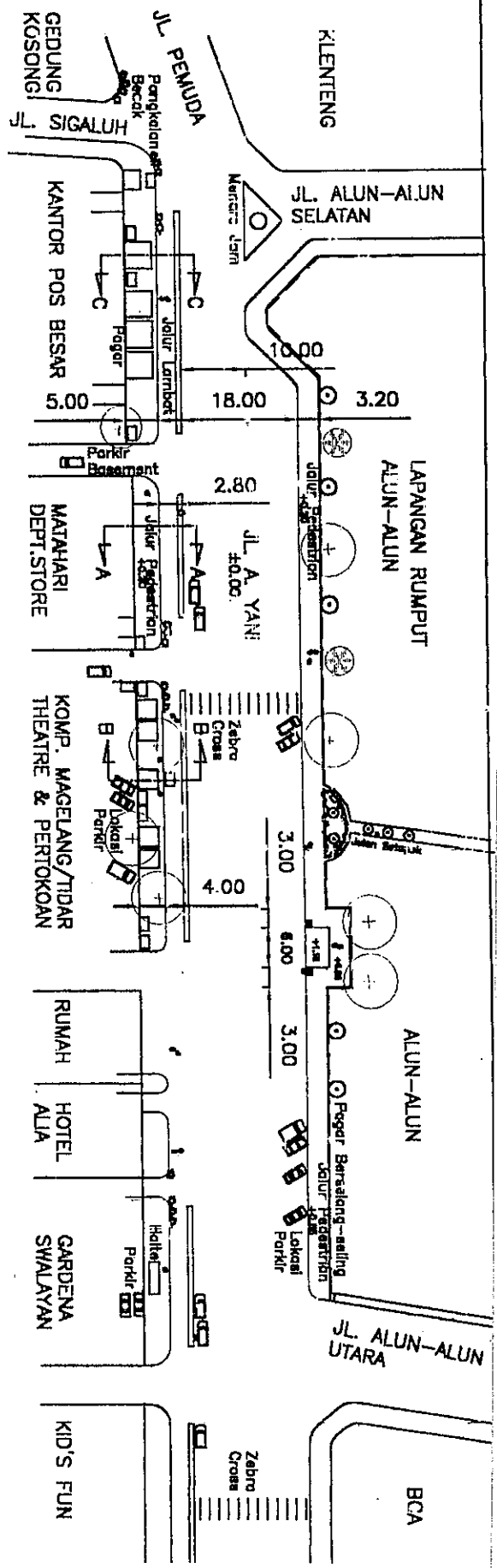



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2003

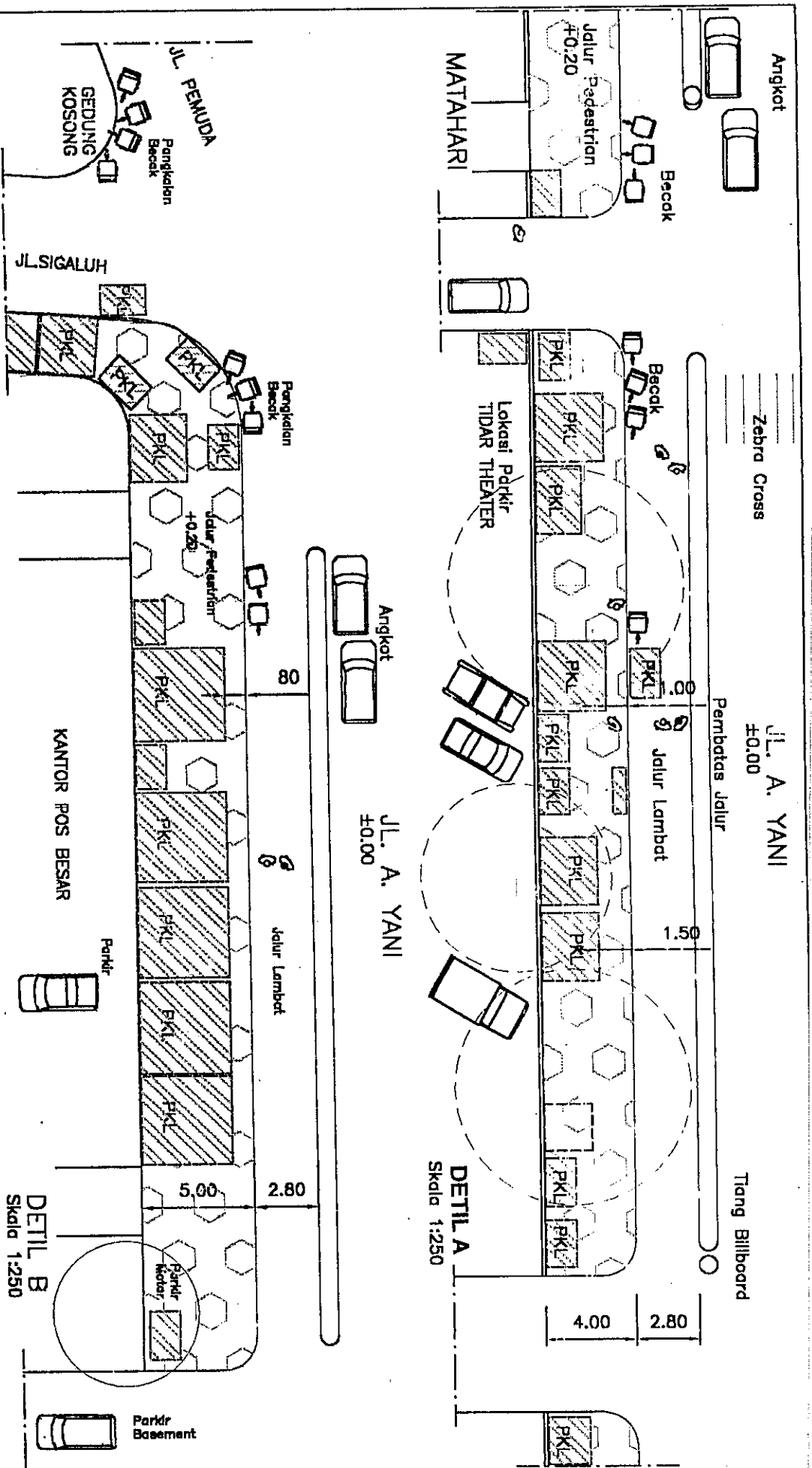
Testis :
JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNAANYA
Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
Alun-alun Kota Magelang – Jawa Tengah

Gambar 4.3.11
JENIS GAMBAR :
GAMBAR POTONGAN & DETIL ZONA 4
PENGAL JL. A. YANI MAGELANG

Dosen Pembimbing :
Ir. Bambang Setioko, M.Eng
Ir. Djoko Indrosaptono, MT.
Dikerjakan Oleh :
JUNE EKAWATI
L4B001047



 <p>PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR</p> <p>UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG</p> <p>2003</p>	<p>Tesis: JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNA</p> <p>Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan Alun-alun Kota Magelang – Jawa Tengah</p>	<p>Gambar 4.3.12 JENIS GAMBAR :</p> <p>GAMBAR POTONGAN & DETIL ZONA 5 PENGAL JL. A. YANI MAGELANG</p>	<p>Dosen Pembimbing : Ir. Bambang Setioko, M.Eng Ir. Djoko Indrosapono, MT.</p> <p>Dikerjakan Oleh : JUNE EKAWATI 14B001047</p>
---	---	---	--



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2 0 0 4

JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNA
Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
Alun-alun Kota Magelang – Jawa Tengah




Gambar 4.3.13
JENIS GAMBAR :
GAMBAR DETIL & POTONGAN ZONA 5
PENGAL JL. A. YANI MAGELANG


Dosen Pembimbing :
Ir. Bambang Setioko, M.Eng
Ir. Djoko Indrosaporo, MT.
Dikerjakan Oleh :
JUNE EKAWATI
14B001047

The map illustrates the Alun-Alun area in Yogyakarta, showing the central square (Lapangan Rumpit Alun-Alun) and surrounding streets and buildings. Key features include:

- Streets:** Jl. Pemuda, Jl. Alun-Alun Selatan, Jl. A. Yani, Jl. Alun-Alun Utara, Jl. Sigaluh, and Jl. Alun-Alun.
- Landmarks and Buildings:** Kantor Pos Besar, Matahari Dept. Store, Kompi Magelang/Tidar Theatre & Pertokoan, Rumah Hotel, Gerdena Swalayan, BCA, and Kid's Fun.
- Other Features:** Menara Jam, Zebra Crossing, and various smaller buildings and structures.

LEGEND :

-  Lampu Listrik
-  Tenda PKL
-  Pohon


PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2 0 0 4

**Tesis :
JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNAANYA**

**Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
Alun-alun Kota Mogeang – Jawa Tengah**

Gambar 4.3. 14
CIRCULATION PATTERN ZONA 4
CIRCULATION PATTERN ZONA 5
SETTING G.H DAN I,J,K
SKALA 1:1000

Dosen Pembimbing :
 Ir. Bambang Setioko, M.Eng
 Ir. Djoko Indrosaptono, MT.

Dikerjakan Oleh :
 JUNE EKAWATI
 L4B001047

Tabel 4.3.19
TEMUAN PENELITIAN DI ZONA 4 PENGAL J.L.A. YANI MAGELANG
 SUMBER : Hasil Pengamatan dan Observasi Lapangan Mei-Agustus 2003

No	LOKASI	ACTOR	MASALAH	PERFORMANCE CRITERIA	ATTRIBUTE	PROPERTIES
1.	Jalur pe- jalan Ji. A. Yani tepi pagar alun-alun	Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> - Parkir mempersulit pencapaian - Cepat ke tujuan - Kesulitan naik/turun - Panas dan silau - Menuju seberang jalan 	<ul style="list-style-type: none"> - Kemudahan pencapaian ke tujuan tanpa menghalangi parkir - Kecepatan mencapai tujuan, jalan tidak harus berputar lewat tangga - Kemudahan menyeberang dan tidak terserempet kendaraan - Tidak jatuh dari jalur pedestrian - Terhindar dari terik matahari (terlindung oleh bayangan pohon: $d = 6 \text{ m}$, $t = 3 \text{ m}$, berjajar tiap 2 m) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Keamanan - Kenyamanan 	
		Pedagang kaki lima di jalur pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari / menunggu pembeli - Mencari lokasi strategis / sering dilewati 	<ul style="list-style-type: none"> - Kemudahan melihat / mendapat calon pembeli - Dekat pusat pelayanan jasa/toko/perempatan jalan - Kemudahan pencapaian ke lokasi tujuan - Terhindar dari terik matahari (terlindung oleh bayangan pohon) - Tidak menyempet pejalan kaki, ada penajaga parkir/mudah diawasi dari lokasi aktivitas 	<ul style="list-style-type: none"> - Kontrol - Aksesibilitas - Kenyamanan - Keamanan 	
		Pengendara sepeda/motor di jalur lambat	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari parkir dekat lokasi aktivitas - Banyak pejalan kaki di jalur lambat - Kendaraan tidak hilang 	<ul style="list-style-type: none"> - Dekat (5-10 m) dekat pusat pelayanan jasa/toko/perempatan jalan - Keluasan melihat / mendapat calon penumpang - Terhindar dari sengatan sinar matahari - Tidak terserempet kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kontrol - Kenyamanan - Keamanan 	
		Tukang becak di jalur lambat	<ul style="list-style-type: none"> - Mencari / menunggu calon penumpang - Mencari lokasi strategis / sering dilewati - Banyak motor lewat - Panas 	<ul style="list-style-type: none"> - Dekat (5-10 m) dekat pusat pelayanan jasa/toko/perempatan jalan - Keluasan melihat / mendapat calon penumpang - Terhindar dari sengatan sinar matahari - Tidak terserempet kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> - Aksesibilitas - Kontrol - Kenyamanan - Keamanan 	

Berasarkan analisis mengenai indikator atribut, kondisi fisik dan spasial serta

tanggapan responden tentang jalur pedestrian yang dilewati, maka dapat diketahui properti yang mendukung atribut pejalan kaki di kawasan penelitian sebagai berikut :

a. Atribut Kenyamanan :

- Pejalan kaki tidak terkena panas dan silau matahari secara langsung

- Jalur pejalan kaki bersih dan tidak berbau

- Jalur pedestrian langsung menuju tujuan, tidak naik-turun yang akan melelahkan

b. Atribut Keamanan :

- Pejalan kaki tidak terserempet kendaraan ketika berjalan atau akan menyeberang

- Tidak terjatuh ketika naik-turun jalur pedestrian dan tidak tersandung ketika berjalan

- Lokasi parkir tidak jauh dari tempat beraktivitas dan ada penjaga parkir sehingga kendaraan yang diparkir tidak hilang

c. Atribut Kesesakan

- Jalur pejalan kaki digunakan untuk aktivitas PKL, parkir, dan aktivitas lain

- Ruang yang tersedia untuk pejalan kaki tidak cukup lega untuk sirkulasi 2-3 orang

d. Atribut Aksesibilitas

- Pejalan kaki dapat mencapai tempat atau lokasi yang dituju dengan mudah dari jalur

pedestrian dan tidak perlu berputar

- Jalur pedestrian tidak berliku-liku/berlekuk sehingga pejalan kaki cepat ke tujuan

- Ketersediaan angkutan kota yang cukup sehingga pejalan kaki tidak terlalu lama

menunggu dan pemberhentian tidak jauh dari lokasi aktivitas yang diinginkan

e. Atribut Visibilitas

- Pandangan ke arah aktivitas kawasan tidak tertutup tenda PKL, pohon, dsb

- Pandangan saat menyeberang, berjalan menikmati suasana, atau menuju tujuan tidak terhalang oleh sesuatu
- Ada kemudahan melihat atau mengamati angkutan kota

f. Atribut Sosialitas

- Jalur pedestrian cukup memungkinkan pejalan kaki untuk bersosialisasi dengan rekan atau keluarganya pada jarak yang diinginkan

Bila properti yang mendukung atribut di atas dihubungkan dengan keinginan responden, maka tuntutan properti pejalan kaki kawasan alun-alun di pusat Kota Magelang adalah sebagai berikut :

1. Kenyamanan (*comfort*) seperti :

- Di tepi jalur pedestrian terdapat *street furniture* yang menunjang kenyamanan aktivitas pejalan kaki seperti pepohonan yang teduh setiap 5-10 m, bangku duduk di tempat teduh / bawah pohon, tempat sampah yang cukup, halte, maupun *telephone box* dan warung/toko makanan dan minuman
- Jalur pedestrian tidak terganggu adanya aktivitas toilet di Taman Menara Air

2. Keamanan (*security*)

- Jalan raya cukup lebar untuk sirkulasi kendaraan, parkir dan pejalan kaki
- Jalur pedestrian terpisah dari kendaraan pada lokasi yang ramai
- Terdapat jalur penyeberangan di sekitar perempatan jalan dan depan pusat perbelanjaan yang ramai
- Jalur pedestrian rata, tidak berlobang dan tidak terlalu tinggi (antropometrik) serta ada tangga yang cukup untuk naik-turun pejalan kaki
- Lokasi parkir tidak jauh dari tempat beraktivitas dan ada penaga parkir

3. Kesesakan

- Jalur pedestrian tidak dipenuhi PKL, tempat mangkal becak dan aktivitas lainnya
- Cukup lapang sebagai ruang sirkulasi 3 orang berjajar ($\pm 2,00$ m) tanpa bersinggungan (jarak sosial dengan PKL pada fase dekat 120-210 cm).

4. Aksesibilitas (*accessibility*)

- Pejalan kaki mudah mencapai jalur pedestrian yang diinginkan
- Lokasi aktivitas dapat langsung dicapai dari jalur pedestrian dan tidak harus berputar karena terhalang sesuatu

- Jalur pedestrian lurus dan tidak berliku-liku/berlekuk

- Tempat naik-turun angkutan kota tidak jauh dari lokasi aktivitas

5. Visibilitas (*visibility*)

- Dari halte / tempat pemberhentian dapat melihat atau mengamati angkutan kota yang datang tanpa penghalang yang mempengaruhi pandangan

- Tenda PKL dan pohon di tepi jalur pedestrian tidak menutup pandangan ke arah

jalur lintas di jalan raya dan aktivitas di kawasan alun-alun

6. Sosialitas (*sociality*)

- Jalur pedestrian yang tidak penuh dan cukup untuk aktivitas sosialisasi kelompok pejalan kaki diatas 2 orang ($\pm 2,00$ m) terutama pada jarak percakapan (3,1 m)

Kesimpulan :

Dari uraian mengenai kondisi fisik, kondisi spasial, *physical traces*, kecenderungan perilaku pejalan kaki pada masing-masing zona di atas yang dihubungkan dengan masalah setiap aktor serta *performance criteria*-nya, maka dapat disimpulkan mengenai atribut yang mempengaruhi pejalan kaki di kawasan alun-alun pusat kota Magelang adalah :

Adapun tuntutan properti pejalan kaki di kawasan alun-alun yang mendukung

atribut di atas adalah :

- a. Terdapat deretan pohon yang cukup besar sehingga kondisi jalur pedestrian lebih teduh dan pejalan kaki tidak terkena sinar matahari secara langsung;

- b. Adanya tempat istirahat dan pemberhentian kendaraan umum yang teduh, mudah dicapai dari pusat belanja dan tidak digunakan untuk aktivitas lain;

- c. Jalur pedestrian dilengkapi *street furniture* lainnya untuk menunjang kenyamanan pejalan kaki

- d. Jalur pedestrian yang terpisah dari kendaraan, terutama pada jalur yang padat lalu lintas yaitu Jalan A.Yani dan Jalan Tentara Pelajar;

- e. Dimensi jalur pedestrian cukup sebagai ruang sirkulasi 3 pejalan kaki berjajar dan tidak menghalang aktivitas PKL, becak, maupun parkir sehingga pejalan kaki dapat memilih jalur yang diinginkan dan mudah menuju lokasi aktivitasnya;

- f. Pandangan pejalan kaki bebas, tidak menghalang oleh sesuatu ketika berjalan atau menyeberang sehingga tidak terserempet kendaraan;

- g. Jalur pedestrian yang antropometrik (tidak terlalu tinggi, berlekuk-lekuk dan dilengkapi tangga yang cukup) sehingga memudahkan pejalan kaki untuk naik/turun dan dapat berjalan cepat.

1. Kenyamanan

3. Kesesakan

5. Visibilitas

2. Keamanan

4. Aksesibilitas

6. Sosialis

4.3.5. Analisis Hubungan dan Ciri Aktivitas Antar Zona Terhadap Konfigurasi dan Pola Seting Kawasan

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan terhadap kelima zona penelitian di kawasan alun-alun pusat Kota Magelang, didapatkan temuan tentang kondisi dan kecenderungan aktivitas masing-masing zona yang berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki. Adapun ciri aktivitas setiap zona tersebut adalah :

Zona 1 :

Pada zona ini lokasi yang diminati oleh pejalan kaki yaitu tepi jalan di depan deretan tenda pedagang kaki lima yang teduh, jalur pedestrian tepi pagar Taman Menara Air, dan tepi jalan dekat Taman Menara Air. Pejalan kaki di zona ini sebagian besar hanya lewat, baik menuju pusat perbelanjaan maupun tujuan lain, dan sebagian hendak menuju tempat pelayanan jasa (bank) yang berada di ujung Timur Jalan Alun-alun Utara sisi Utara. Seting yang tepat untuk menunjang aktivitas pejalan kaki dengan berbagai tujuan seperti di atas adalah ruang yang menjamin kebebasan dan kecepatan bergerak dengan dimensi dan luasan yang cukup, aman, teduh, bersih, tidak berbau, pandangan ke sekitar kawasan yang lepas tidak terhalang sesuatu, media berjalan yang rata dan mudah diakses tanpa terganggu parkir maupun aktivitas PKL terutama di bagian depan deretan tenda PKL seberang BCA yang parkirnya ramai pada jam kerja.

Zona 2 :

Pada zona ini lokasi yang paling diminati adalah area di sekitar pohon beringin yang sangat teduh, baik jalur pedestrian maupun tepi jalan. Di lokasi ini terdapat campuran berbagai aktivitas, yaitu parkir, tempat mangkal becak dan ojek, pemberhentian dan tempat menunggu angkutan kota, PKL serta aktivitas istirahat sopir angkot. Pejalan kaki yang

melewati lokasi ini sebagian besar datang dan pergi dengan angkutan kota dan umumnya dari / hendak menuju lokasi aktivitas di kawasan ini lewat alun-alun atau menyeberang jalan untuk menuju mesjid atau menunggu angkot di depan mesjid dan kompleks pertokoan Cahaya, dan belok ke Jalan Yos Sudarso.

Ruang untuk pejalan kaki di area ini sebenarnya cukup ramai dan lega karena PKL mengambil lokasi di tepi jalan kecil yang mangkal dekat pintu Taman Menara Air. Namun jalur pedestrian tersebut sering digunakan untuk duduk-duduk konsumen PKL maupun sopir angkot serta aktivitas menunggu angkot. Pejalan kaki yang datang dari alun-alun biasanya langsung turun ke tepi jalan atau menyeberang.

Seting yang tepat untuk menunjang aktivitas pejalan kaki di jalur ini dengan berbagai tujuan seperti di atas adalah ruang yang menjamin kebebasan dan kecepatan bergerak dengan dimensi dan lisasan yang cukup, aman, teduh, bersih, pandangan ke sekitar yang lepas tidak terhalang, terdapat tempat pemberhentian / halte khusus bagi pejalan kaki untuk menunggu angkot yang teduh dan tidak digunakan untuk aktivitas lain, media berjalan yang rata dan mudah diakses tanpa terganggu parkir maupun aktivitas PKL terutama di area sekitar pohon beringin yang dipenuhi tenda PKL dan parkirnya ramai.

Zona 3 :

Pada zona ini lokasi yang diminati oleh pejalan kaki yaitu jalur pedestrian terutama dari seberang Mapolresta hingga perempatan Jalan Tentara Pelajar seberang BPD yang teduh. Pejalan kaki di zona ini sebagian besar hanya lewat, baik menuju pusat perbelanjaan di Timur alun-alun, pertokoan di Jalan Pemuda maupun tujuan lain, dan sebagian hendak menuju tempat pelayanan jasa (bank) yang berada di ujung barat Jalan Alun-alun Selatan, Mapolresta, dan Rumah Sakit Bhayangkara.

Seting yang tepat untuk menunjang aktivitas pejalan kaki dengan berbagai tujuan

seperti di atas adalah ruang yang menjamin kebebasan dan kecepatan bergerak dengan dimensi dan luasan yang cukup, aman, teduh, bersih, media berjalan yang rata dan mudah diakses tanpa terganggu parkir di sepanjang jalan yang penuh pada jam kerja.

Zona 4 dan 5 :

Pada zona ini lokasi pejalan kaki yaitu tepi Jalan A.Yani sisi Barat, area (jalur

pedestrian dan jalur lambat) depan Gardena, Tidar Theater, dan Kantor Pos. Namun

aktivitas pejalan kaki yang paling ramai adalah di sisi Timur Jalan A.Yani dimana terdapat

aktivitas komersial berupa pusat perbelanjaan dan hiburan yang menjadi motif dan daya

tarik kunjungan masyarakat ke kawasan ini. Pejalan kaki di zona ini sebagian besar

hendak menuju pusat perbelanjaan, tempat hiburan, sekolah dan tempat pelayanan jasa

(Kantor Pos, PLN, Telkom, bank) yang terdapat di kawasan ini, dan sebagian hendak

menuju / melewati alun-alun yang berada di sisi Barat Jalan A.Yani.

Aktivitas pusat perbelanjaan di kawasan ini ditunjang oleh keberadaan lokasi

parkir di sisi Barat jalan dan dalam bangunan / halaman pertokoan yang cukup ramai pada

jam operasinya sehingga banyak kendaraan bermotor yang melintasi jalur pedestrian.

Aktivitas lain yang cukup besar kontribusinya adalah keberadaan becak dan PKL yang

mangkal di jalur pedestrian, tepi jalur lambat, dan perempatan Jalan A.Yani-Jalan Sigah.

Seting yang tepat untuk menunjang aktivitas pejalan kaki seperti di atas adalah

ruang yang menjamin kebebasan dan kecepatan bergerak dengan dimensi dan luasan

yang cukup, aman, teduh, bersih, tidak naik-turun, terdapat halte bagi pejalan kaki untuk

menunggu angkot, media berjalan yang rata dan mudah diakses tanpa terganggu aktivitas

becak dan PKL yang ramai pada jam operasi pertokoan.

Konfigurasi kawasan alun-alun yang berada di pusat Kota Magelang ini

membentuk kesatuan setting bagi pejalan kaki dan memberikan kontribusi terhadap kebutuhan atribut dan tuntutan properti pejalan kaki. Adapun komponen yang menonjol

kontribusinya adalah :

a. Aktivitas Pusat Perbelanjaan

Aktivitas yang terdapat di zona 5 ini paling dominan mempengaruhi kepadatan kawasan yang ditunjukkan dalam jumlah dan motif kedatangan pejalan kaki ke kawasan ini yang membuatnya dikenal sebagai pusat perbelanjaan di Kota Magelang yang skala layanannya mencapai kawasan regional (eks Karesidenan Kedu). Walaupun tidak mengekspose barangnya hingga ke jalur pedestrian, aktivitas perbelanjaan menyebabkan kan banyak pengunjung datang berombongan dengan rekan atau keluarganya sehingga menimbulkan kepadatan pada area jalur pedestrian maupun jalur lambat di depan lokasi pertokoan tersebut.

b. Jalur Pedestrian, Tepi Jalan dan Jalur Lambat

Dimensi jalur pedestrian yang relatif sama di sekeliling alun-alun kecuali jalur di depan PKL Jalan Alun-alun Utara yang menyempit dan lebih tinggi di tepi Timur alun-alun, serta jalur yang lebih lebar di tepi pusat perbelanjaan sebenarnya cukup ideal dan anti-sipatif terhadap kepadatan aktivitas yang ditimbulkan pejalan kaki dan aktivitas pendukung seperti becak dan PKL. Namun karena aktivitas pendukung yang mengokupasi jalur pedestrian dan sebagian tepi jalan maupun jalur lambat tersebut semakin banyak dan tidak teratur terutama di sekitar titik akses menuju halaman pertokoan, maka terjadi perubahan perilaku pejalan kaki yang terkait dengan hubungan antar jalur pedestrian dan konfigurasi antar setting pada masing-masing zona kegiatan yang tidak

dapat dipisahkan dengan kepadatan di jalur pedestrian, tepi jalan dan jalur lambat oleh sepeda, becak, maupun kendaraan bermotor.

c. Aktivitas di Alun-alun

Sejak pagi hingga sore hari banyak masyarakat yang beraktivitas di alun-alun, baik untuk tujuan berolahraga, duduk melepas lelah, bermain layang-layang, dan bahkan sekedar lewat untuk menuju lokasi yang diinginkan. Aktivitas yang dilakukan sebagian masyarakat di alun-alun ternyata cukup menarik perhatian pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian di sekitarnya, terutama pada zona 3 Jalan Alun-alun Selatan yang visibilitasnya cukup tinggi dan zona 4 penggal Jalan A.Yani. Aktivitas ini memberikan kontribusi cukup besar terhadap kesan kesatuan dalam satu kawasan alun-alun. Walaupun aktivitas dominan pada masing-masing zona memiliki karakteristik tersendiri, adanya aktivitas di alun-alun menjadi magnet bagi penyatuan kawasan secara keseluruhan sebagai ruang publik berskala kota dan bahkan regional.

Dari uraian di atas dapat diketahui kebutuhan atribut bagi pejalan kaki adalah : kenyamanan, aksesibilitas, keamanan dan sosialitas. Adapun properti yang mendukung atribut tersebut adalah :

- a. Kenyamanan : terhindar dari panas dan silau matahari secara langsung
- b. Aksesibilitas : kemudahan pencapaian antar zona kegiatan dari jalur pedestrian menuju lokasi yang diinginkan
- c. Keamanan : kemudahan berjalan tanpa gangguan, terserempet, tertabrak, jatuh, tersandung, dan lain-lain
- d. Sosialitas : kemudahan bersosialisasi kelompok pejalan kaki ketika berjalan antar selang pada jarak percakapan yang diharapkan



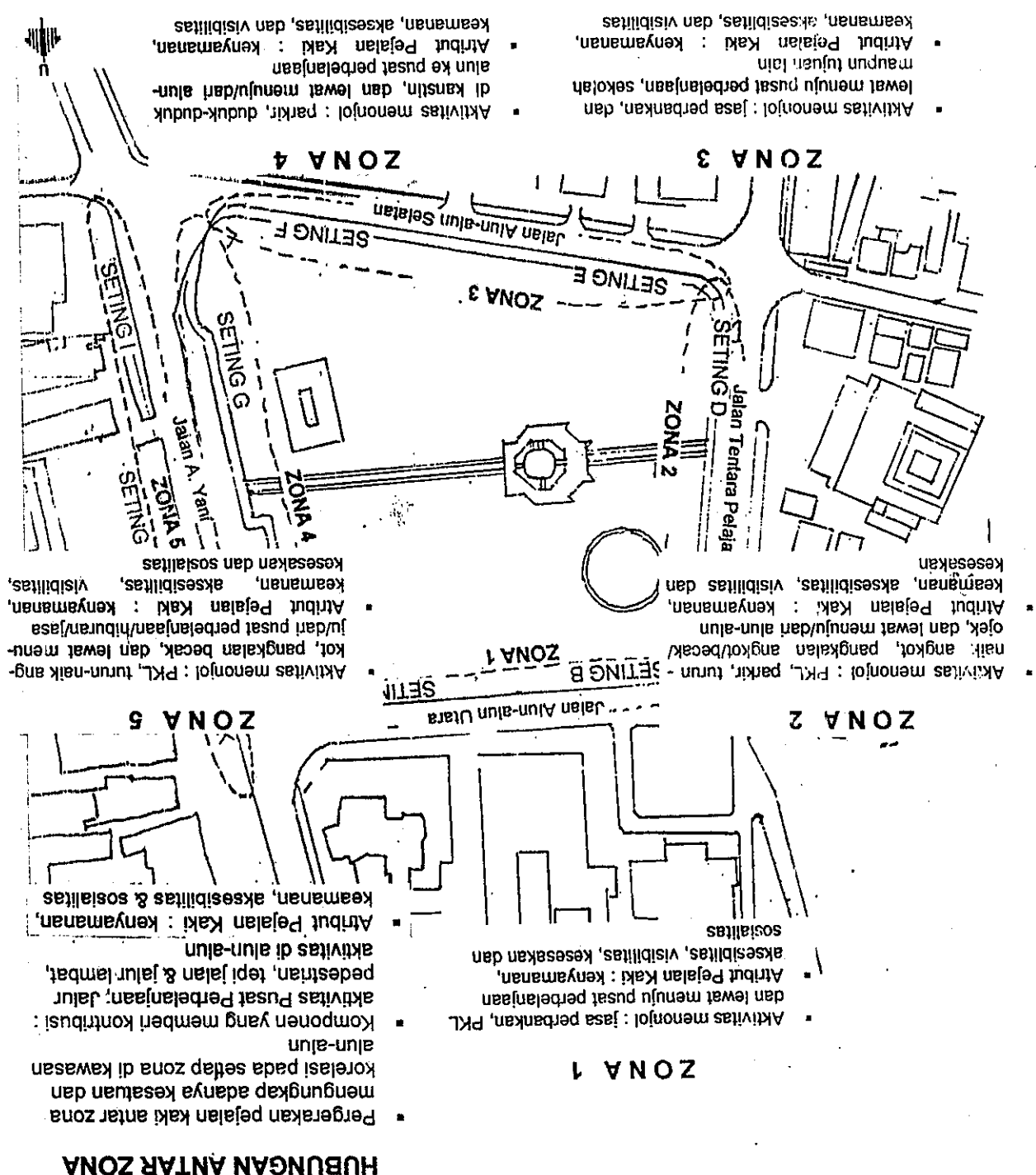
JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNAANYA

Tesis :
Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
Alun-alun Kotamadya Magelang - Jawa Tengah

Dikerjakan Oleh :
JUNE EKAWATI
LAB 001047

Dosen Pembimbing :
Ir. Bambang Setioko, M.Eng.
Ir. Djoko Indrosaptono, MT.

Gambar 4.3.15 : Ciri Aktivitas Masing-masing Zona dan Atribut Pejalan Kaki dalam Satu Kesatuan Kawasan (Sumber : Analisis Penulis, 2004)



4.3.6. Analisis Motif Kedatangan Pejalan Kaki Terkait Perkembangan Kawasan Pusat Kota Magelang

Dalam kaitannya dengan perubahan kawasan alun-alun sebagai akibat pertumbuhan kota Magelang, kenyataan yang ada menunjukkan bahwa ternyata ada elemen yang dapat berlahan dan ada pula yang tidak sehingga keberadaannya digantikan oleh hadrimya elemen baru. Perubahan tersebut juga ditandai dengan adanya pertumbuhan kawasan pusat komersial seperti : pada sisi Timur alun-alun muncul dua pusat perbelanjaan (Gardena dan Matahari), pusat hiburan (Magelang Theater), Hotel Alia dan tempat permainan anak (Kid's Fun) yang menempati bekas lahan Losmen Lotze pada masa kolonial Belanda. Di sisi Utara dan Selatan alun-alun muncul perkantoran berwajah komersial (BCA, BPD, Telkom) dan pertokoan (Trio Plaza); aktivitas komersial yang lain seperti toko dan warung seperti di samping kanan-kiri mesjid dan depan gereja katolik maupun pedagang kaki lima di seputar alun-alun; serta makin maraknya aktivitas perkantoran yang mendominasi wajah dan vista kawasan.

Perubahan tersebut disamping dipengaruhi oleh kekhasan kawasan pusat kota yang secara historis menjadi *civic space*, juga dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti :

- 1) Lokasinya yang berada di pusat kota selalu menjadi pusat orientasi dan pergerakan warga kota dan bahkan regional dimana kawasan ini walaupun arus lalu lintasnya searah tapi dilewati oleh berbagai jurusan angkutan kota dan tak jauh dari lokasi ($\pm 300-500$ m) juga terdapat pangkalan bis mini dari luar kota seperti Wonosobo, Temanggung, dan Kab. Magelang;
- 2) Keterlibatan pelaku bisnis yang selalu mengincar lahan-lahan strategis dengan kemudahan akses dari segala penjuru kota;

- 3) Kecenderungan masyarakat yang selalu melakukan aktivitas sosial-budaya di kawasan alun-alun pada event tertentu seperti kegiatan musik, wayang, tahun baru, 17 Agustus, perayaan keagamaan, dsb;
- 4) Peran Pemerintah bersama DPRD Kota sebagai pemegang wewenang dalam pengelolaan kota.

Jika pada masa kolonial alun-alun kota Magelang telah berfungsi sebagai *civic space* dengan munculnya beberapa bangunan berupa kadipaten, perkantoran dan bangunan losmen maupun bangunan publik lainnya, maka pada masa kini alun-alun yang telah memasuki masa pasca kolonial tersebut telah mengalami pergeseran maupun perkembangan dari fungsi sebenarnya (yaitu sebagai lambang berdirinya sistem kekuasaan raja terhadap rakyatnya pada masa pra-kolonial).

Beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangannya kawasan alun-alun di pusat Kota Magelang antara lain adanya faktor spasial/geografis (internal seperti lokasi, topografi dan peruntukan maupun eksternal seperti aksesibilitas, fasilitas, dan aktivitas) maupun faktor aspasial (ekonomi, politik dan budaya), dimana keduanya merupakan penyebab terjadinya pola kegiatan tertentu. Dalam kaitannya dengan keberagaman aktivitas dan perilaku masyarakat di kawasan penelitian ini, faktor yang berperan signifikan adalah faktor spasial internal (terutama lokasi) dan spasial eksternal (aksesibilitas, prasarana, aktivitas dan fasilitas).

Perkembangan tersebut berasal dari keberadaan pusat kota yang memiliki aksesibilitas tinggi, lokasi yang strategis, kepadatan kota, kesejarahan, gaya sentrifugal, serta faktor jaringan transportasi dan hubungan antar kota. Gaya sentrifugal yang menjadi faktor

berkembangnya kawasan alun-alun di pusat Kota Magelang dapat dilihat dari motif atau tujuan kedatangan penduduk ke kawasan tersebut. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan pengguna kawasan sebanyak 39 responden pada Agustus 2003, faktor yang menjadi pertimbangan kedatangan responden ke kawasan alun-alun kota Magelang adalah :

1. Faktor Kenyamanan Fungsional (*functional convenience*) yaitu karena adanya kemudahan pencapaian dari seluruh penjuru kota bahkan dari luar kota, baik dengan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum dipilih oleh 12,82% responden (N=39) atau 5 orang;
2. Faktor Daya Tarik Tapak (*site attraction*) karena lokasinya yang strategis dan berada di pusat keramaian dan aktivitas komunal masyarakat kota yaitu alun-alun sehingga kawasan ini hampir sepanjang hari selalu ramai oleh pengunjung dinyatakan oleh 23,08% responden (N=39) atau 9 orang;
3. Faktor Daya Tarik Fungsi (*functional magnetism*) karena adanya keragaman jenis fungsi dan pelayanan umum (sosial, komersial, jasa, rekreasi, hiburan dan perkantoran) di satu lokasi yaitu sekitar alun-alun kota dinyatakan oleh 64,1% responden (N=39) atau 25 orang. Keragaman ini juga ditunjang oleh keberadaan pusat belanja (Matahari Department Store, Cardena) yang buka sejak pagi hingga malam.

Dari pertimbangan responden mengenai preferensi kedatangan ke kawasan alun-alun di atas ternyata bahwa faktor daya tarik fungsi yaitu adanya pengelompokan beberapa fungsi sekaligus dalam satu kawasan menjadi motif/tujuan kedatangan pengunjung yang dominan (Lihat Lampiran 4). Motif ini mengakibatkan timbulnya penumpukan jumlah pengunjung kawasan yang mengakibatkan kepadatan di kawasan alun-alun.

Pengunjung yang sebagian merupakan pejalan kaki dengan beragam motif dan okupasi ini membutuhkan sarana/prasarana yang beragam pula sehingga tunbuhlah berbagai aktivitas komersial baru seperti pusat perbelanjaan, jasa penginapan, hiburan, jasa perkeratoran maupun pedagang kaki lima yang makin manambah keramaian kawasan ini. Disamping itu, tuntutan kebutuhan akan aksesibilitas yang tinggi juga mengakibatkan penumpukan kendaraan pribadi maupun umum ke kawasan ini.

Dengan demikian, dari uraian di atas dan berdasarkan pendapat responden tentang motif/tujuan kedatangannya ke kawasan alun-alun, dapat diketahui bahwa faktor daya tarik fungsi yang menjadi faktor perkembangan kawasan pusat kota menjadi kawasan komersial di Kota Magelang lebih dominan menjadi pertimbangan kedatangan pejalan kaki ke kawasan ini.

4.3.7. Analisis Aktivitas Berjalan Kaki di Kawasan Alun-alun Pusat Kota Magelang

Dari wawancara yang dilakukan terhadap 39 responden (lihat tabel 4.3.8) yang mengunjungi kawasan alun-alun Kota Magelang ini, didapatkan fenomena menarik yaitu sebanyak 24 orang atau 61.5% responden (diantaranya 4 lansia berusia lebih dari 60 tahun) melakukan aktivitas jalan kaki dengan jarak tempuh di atas 455 meter. Menurut Utermann jarak tempuh berjalan kaki yang dianggap menyenangkan adalah sampai dengan 455 meter dan bila lebih maka orang akan berpikir untuk memilih moda lain. Berdasarkan data hasil wawancara, rute yang ditempuh responden dengan jalan kaki disebabkan beberapa alasan (lihat tabel 4.3.7, 4.3.11 dan 4.3.12) yaitu :

1. Naik-turun angkutan kota tidak pada lokasi yang sama karena lalu lintas satu arah

dimana dari 39 responden sebanyak 69.2% atau 27 subyek naik angkutan kota,

2. Lokasi yang ingin dikunjungi tidak hanya satu lokasi atau setelah dari lokasi yang

dituju masih ingin ke lokasi lain atau jalan-jalan menikmati suasana. Hal ini dapat

dilihat dari aktivitas lanjutan yang ingin dilakukan pejalan kaki dimana sebanyak

53.85% responden (N=39) atau 21 subyek (tabel 4.3.12) ternyata tidak ingin

panjang pulang.

3. Tujuannya memang ingin berolah raga atau jalan-jalan/rekreasi, sebanyak 28.2%.

(N=39) atau 4 subyek (tabel 4.3.11).

Dari rute jalan kaki yang ditempuh dan aktivitas responden dapat diketahui bahwa

kawasan alun-alun di pusat Kota Magelang ini memiliki beberapa faktor potensial yang

mempengaruhi minat berjalan kaki, seperti aktivitas kawasannya yang beragam maupun

pemandangan (vista kota) yang dapat dinikmati sambil berjalan kaki. Disamping itu

masyarakat kota memang memiliki kebutuhan akan keberadaan *public space* yaitu :

a. untuk melihat pemandangan kota atau *urban scene*;

b. untuk berekreasi dan berkomunikasi

c. sebagai penghubung suatu tempat dengan tempat lainnya

Dari ungkapan responden tentang alasan, tujuan dan rute yang ditempuh, maka

faktor yang mempengaruhi makin panjangnya rute dan jarak tempuh pejalan kaki di kawa-

san alun-alun yang berada di pusat kota Magelang antara lain adalah :



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR

UNIVERSITAS DIPONEGORO

SEMARANG

2004

Tesis :

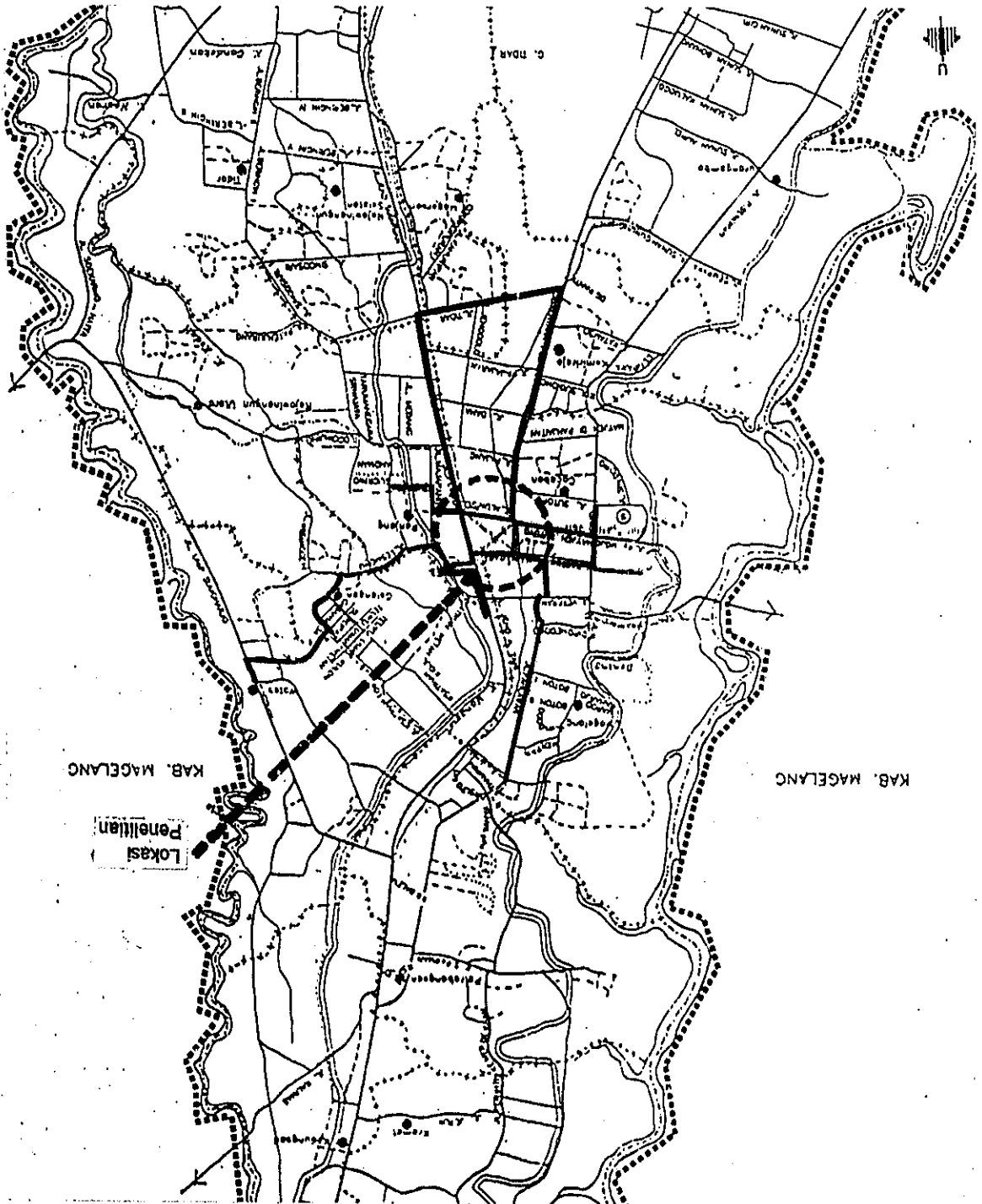
JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA
DITINJAU DARI ATRIBUT PENGGUNANYA

Studi Kasus : Jalur Pedestrian di Kawasan
Alun-alun Kotamadya Magelang - Jawa Tengah

Diketahui Oleh :
JUNE EKAWATI
LAB 001047

Dosen Pembimbing :
Ir. Bambang Setioko, M.Eng.
Ir. Djoko Indrasaptono, MT.

Gambar 4.3.16 : Rute Pejalan Kaki di Sekitar Kawasan Alun-alun Kota Magelang
(Sumber : Analisis Penulis, 2004)



- a) Pola tata guna lahan campuran di pusat kota Magelang, dimana terdapat beragam aktivitas pada satu kawasan sehingga orang dapat mengunjungi beberapa lokasi aktivitas sekaligus yang faktor pendorong motivasi (*pull factor*) dalam melakukan aktivitas berjalan kaki untuk berpindah tempat;

- b) Pengaturan lalu lintas di kawasan alun-alun yang satu arah, sehingga aktivitas naik dan turun kendaraan umum yang dilakukan pejalan kaki tidak berada pada tempat yang sama;

- c) Kenyamanan berjalan kaki yang dipengaruhi oleh kondisi cuaca, dimana kota Magelang memiliki temperatur udara 20-29°C, lokasi yang dilalui, keberadaan pohon peneduh dan ragam aktivitas penunjang di sekitarnya seperti warung makan/minum dan aktivitas di alun-alun;

- d) Waktu atau Kepentingan berjalan kaki, seperti waktu berolah raga di sekeliling alun-alun, berjalan santai / rekreasi dan berbelanja / melihat-lihat barang dari kawasan alun-alun hingga Pasar Rejowinangun (berjarak ± 900 meter) yang mampu mempengaruhi orang untuk berjalan kaki lebih jauh tanpa disadari.

4.4. PEMBAHASAN

4.4.1. Pembahasan Mengenai Atribut dan Tuntutan Properti Pejalan Kaki di Kawasan Alun-alun Kota Magelang

Intensitas penggunaan ruang (*system of activity*) di kawasan alun-alun sebagai *system of setting* ini bersifat *mixed-use* atau campuran, yaitu untuk aktivitas komersial (berupa hiburan, perdagangan eceran (*retail*) dan perkantoran), sosial dan

perbedaan, pendidikan, pemukiman serta *network* pergerakan dalam kawasan, memberikan pengaruh terhadap perilaku pengguna kawasan yang tercermin dalam atribut dan tuntutan properti pejalan kaki. Terjadinya akumulasi aktivitas pengunjung pejalan kaki pada sering tertentu di kawasan ini menimbulkan kepadatan pada jalur pedestrian dan sekitarnya akibat adanya aktivitas kawasan (terutama aktivitas komersial yaitu perbelanjaan dan hiburan), pedagang kaki lima, becak yang mangkal, dan parkir kendaraan.

Ragam aktivitas dan perilaku pejalan kaki di kawasan alun-alun pusat kota Magelang yang menjadi daerah penelitian ini cukup bervariasi sesuai dengan kondisi sering dan waktunya. Perilaku terjadi melalui proses yang diawali oleh stimuli yang menimbulkan persepsi, pemahaman, dan respon atau tanggapan psikologis terhadap kondisi lingkungan yang dihadapi. Respon tersebut diungkapkan dalam bentuk perilaku di suatu lingkungan (sering). Misalnya ketika pejalan kaki (sebagai manusia atau kelompok pengguna sering berinteraksi dalam sering) berjalan menuju lokasi tertentu akan menunjukkan perilaku yang berbeda bila aktivitas tersebut dilakukan melewati lokasi yang berbeda.

Lingkungan, menurut Krasner dan Ullman, merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan efisien dalam interaksi dengan lingkungan. Adapun munculnya *push factor* pada individu. Unsur arsitektural dapat bersifat menentukan dan mengarahkan gerakan individu, yaitu menurut *approach modus* atau *avoidance modus*. Bentuk arsitektural secara sengaja atau tidak, dapat menimbulkan konflik pada individu.

Berjalan kaki adalah alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Pejalan kaki, baik sebagai individu maupun kelompok berinteraksi dalam setting. Proses interaksi yang terjadi bukan hanya antar pejalan kaki, tetapi juga antara pejalan kaki dengan lingkungannya yang disebut atribut. Hubungan antara manusia yang menggunakan setting fisik untuk melakukan kegiatan atau dasar tujuan tertentu menghasilkan fenomena perilaku yang disebut atribut, dimana dalam Model Sistem Lingkungan Perilaku yang dikemukakan Weisman berkaitan dengan tiga komponen pokok, yaitu tempat atau setting (dalam hal ini jalur pedestrian), kelompok pemakai (pejalan kaki) dan atribut (kualitas hubungan antara jalur pedestrian dan perilaku pejalan kaki). Sedangkan **properti** adalah karakter atau kualitas dari komponennya.

Adapun atribut yang ditemukan dalam pengamatan terhadap pejalan kaki di kawasan alun-alun yang berada di pusat kota Magelang ini adalah kenyamanan, keamanan, kesesakan, aksesibilitas, visibilitas dan sosialitas. Pembahasan terhadap masing-masing atribut tersebut adalah sebagai berikut :

1. Kenyamanan

Weisman mengungkapkan bahwa kenyamanan dalam hal ini adalah keadaan lingkungan yang memberikan rasa 'sesuai' kepada panca indera dan antropometrik disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya. Antropometri adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lainnya serta kesangguapan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda dan mikro lingkungan. Kenyamanan dirasakan setelah ditangkap oleh indera penglihatan, pendengaran, penciuman, perasaan dan pengecapan.

Kondisi fisik jalur pedestrian di kawasan alun-alun Kota Magelang ini beragam dan pada beberapa bagian ternyata belum memberikan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki dan sebagian memang belum memenuhi syarat antropometrik. Hal ini dapat dilihat pada tingkat penggunaan beberapa jalur di kawasan tersebut oleh pejalan kaki yang tidak sesuai dengan fungsi idealnya sebagai tempat beraktivitas pejalan kaki, tapi lebih memilih tepi jalan atau jalur lambat, bahkan masuk ke alun-alun. Dengan kata lain, sebagian pejalan kaki menganggap bahwa jalur pedestrian yang ada belum menyenangkan.

Alasan pejalan kaki memilih tepi jalan atau jalur lambat sebagian besar adalah karena tuntutan akan ruang gerak yang lebih besar akibat jalur pedestrian yang dilewati ditempatkan oleh aktivitas lain dan mempersempit ruang gerak pejalan kaki. Sebagian karena pada jalur lambat / tepi jalan jarak tempuhnya relatif pendek dan tidak perlu naik-turun yang melelahkan, disamping ingin lebih cepat mencapai tujuan sehingga menghindari adanya penghalang yang dianggap akan memperlambat kecepatan berjalan, sebagian ingin berjalan berjarak atau berkelompok/bergerombol dalam jarak tertentu agar dapat berkomunikasi dengan baik, dan sebagian lagi merasa tidak aman karena takut tersandung / jatuh.

Agar dapat melayani pejalan kaki dengan baik, jalur pedestrian menurut Utermann perlu memperhatikan beberapa kriteria penting yaitu faktor keamanan (pejalan kaki mudah bergerak dan terlindung dari kendaraan bermotor), menyenangkan (memiliki rute sesingkat mungkin yang bebas hambatan), kenyamanan (memiliki jalur yang mudah dilalui) dan lebar yang dibutuhkan untuk jalur yang berkapasitas dua orang minimal adalah 150 cm, sedangkan untuk yang berkapasitas tiga orang minimal 200 cm.

Dalam hal ini Lang (1987) berpendapat bahwa lingkungan mempunyai daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut yang dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik. Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman yang berbeda pula.

Atribut kenyamanan, baik fisik maupun sensory, berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk tujuan berbelanja, mencari barang atau pelayanan jasa, menunggu angkutan kota, jalan-jalan santai / rekreasi / melihat-lihat, pulang atau pergi ke sekolah / kantor / tempat ibadah, dan bahkan berolahraga.

Berdasarkan beberapa kriteria di atas, maka kecenderungan pejalan kaki di kawasan alun-alun Kota Magelang ini dalam melakukan aktivitasnya memilih lokasi yang dianggap memberikan kenyamanan adalah :

- d. Tepi jalan di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara
- e. Jalur pedestrian tepi pagar Taman Menara Air Jalan Tentara Pelajar
- f. Area sekitar pohon beringin di sisi Timur Jalan Tentara Pelajar
- g. Jalur pedestrian di tepi alun-alun Jalan Alun-alun Selatan
- h. Jalur lambat dan jalur pedestrian depan Tidar Theater Jalan A. Yani

Salah satu gangguan bagi pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya menurut Utermann adalah faktor cuaca. Panas dan silau dari sinar matahari yang langsung mengenai tubuh akan mengurangi minat orang untuk berjalan kaki, baik untuk aktivitas berbelanja (*necessary activity*) maupun berjalan santai (*optional activity*). Karena itu keberadaan penebuh berupa deretan pepohonan yang cukup besar akan sangat

menunjang aktivitas pejalan kaki. Kota Magelang yang memiliki temperatur 22-29°C cukup ideal untuk aktivitas jalan kaki. Berdasarkan data wawancara, jarak yang tempuh pejalan kaki di kawasan ini ternyata sebanyak 61.5% dari 39 responden berada di atas standar (455 m untuk orang Amerika dan ± 400 m untuk orang Indonesia). Sedangkan jarak tempuh untuk pejalan kaki dengan membawa barang adalah ± 330 m.

2. Keamanan

Faktor keamanan merupakan kriteria terpenting yang diperlukan oleh suatu jalur pedestrian. Sedangkan aktivitas berjalan kaki menurut Syaifudin memiliki beberapa keterbatasan yaitu kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan bermotor. Jalur pejalan kaki yang ada di kawasan alun-alun Kota Magelang ini ternyata sebagian memang belum menjamin atribut keamanan dari pejalan kaki. Hal ini dapat diketahui dari alasan pejalan kaki yang justru menghindari jalur pedestrian dan memilih tepi jalan, jalur lambat atau masuk ke alun-alun karena dianggap aman.

Shirani (1985) mengemukakan bahwa pejalan kaki membutuhkan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan permukaan rata yang berupa jalur pedes-trian yang terletak di tepi jalan raya. Karena itu diperlukan jalur penyeberangan sebagai fasilitas pengaman untuk menghindari konflik dengan moda angkutan lainnya. Sedangkan Utermann mengungkapkan bahwa pejalan kaki harus mudah bergerak dan berpindah dengan perlindungan dari kendaraan bermotor. Gangguan keamanan seperti di atas akan mengurangi minat orang untuk berjalan kaki, baik untuk aktivitas berbelanja (*necessary activity*) maupun berjalan santai (*optional activity*). Ungkapan mengenai pentingnya rasa

aman pejalan kaki ketika melakukan aktivitasnya, baik ketika menyeberang maupun berjalan di jalur pedestrian, bahkan di tepi jalan ketika hendak menyeberang, mengungkapkannya fasilitas jalur penyeberangan seperti zebra cross pada area padat seperti di depan Gardena, sekitar RS Bhayangkara-DPU Bina Marga dan depan Mesjid Agung yang disertai rambu yang jelas demi keamanan pejalan kaki.

Adapun lokasi yang cenderung dipilih pejalan kaki karena dianggap aman adalah :

- a. Tepi jalan di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara
- b. Jalur pedestrian tepi pagar Taman Menara Air Jalan Tentara Pelajar
- c. Jalur pedestrian di tepi alun-alun Jalan Alun-alun Selatan
- d. Jalur pedestrian dan jalur lambat depan Tidar Theater Jalan A.Yani
- e. Jalur pedestrian dan jalur lambat depan Matahari Jalan A. Yani

Dari beberapa lokasi yang diminati pejalan kaki di atas, sebenarnya terdapat tempat yang sebenarnya tidak dapat dijamin keamanannya karena terdapat konflik dengan kendaraan bermotor seperti di tepi jalan dan jalur lambat. Namun karena tuntutan atribut lain yang dianggap lebih penting seperti kebutuhan sosialisasi dan terburu-buru, maka pejalan kaki memilih lokasi yang sebenarnya cenderung tidak aman. Karena itu perilaku hati-hati dilampirkan dengan cara berjalan perlahan-lahan dan menoleh ke kanan/kiri atau berjalan maju-mundur sebelum menyeberang. Perilaku ini paling banyak ditemui pada pejalan kaki yang akan menyeberang pada penggal Jalan A. Yani dan Jalan Tentara Pelajar yang relatif ramai, serta perempatan jalan sekitar Menara Jam Jalan Alun-alun Selatan yang tidak dilengkapi *traffic light* maupun *zebra cross*.

3. Kesesakan

Kesesakan menurut Weisman adalah perasaan akan tingkat kepadatan di dalam suatu lingkungan atau situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya, dimana Edward T. Hall beranggapan bahwa setiap personal memiliki jarak yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosialnya. Dengan demikian atribut kesesakan berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki yaitu berjalan untuk berbelanja (*necessary activity*) dan jalan-jalan santai (*optional activity*). Adapun lokasi-lokasi dimana pejalan kaki menganggap cenderung dapat terhindar dari kesesakan adalah :

- a. Tepi jalan di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara
- b. Tepi jalan di sisi Timur Jalan Tentara Pelajar
- c. Jalur pejalan kaki di sisi Utara Jalan Alun-alun Selatan
- d. Jalur pejalan kaki depan Matahari Jl. A. Yani
- e. Jalur lambat depan Gardena Swalayan, Tidar Theater dan Kantor Pos Jl. A. Yani

Kecenderungan memilih lokasi karena atribut kesesakan didasarkan atas level klasifikasi jarak sosial dalam berinteraksi yang dikemukakan Hall sebagai berikut :

1. *Intimate distance* sebesar 9-18 inch (22.9-45.7 cm) yang menyebabkan suatu kontak fisik yang dekat atau jarak sentuhan dan pandangan terdistorsi antar pejalan kaki yang berjalan berjarak dan pejalan kaki dengan tenda PKL atau aktivitas lain pada jalur pejalan kaki yang sisa ruang gerakanya 30-40 cm.

2. *Personal distance* sebesar 1.5-4 kaki (45.7-122 cm) sebagai jarak minimum dari interaksi antar orang yang tidak intim dimana intervensi orang yang tidak intim dirasakan mengganggu. Dalam hal ini bila pejalan kaki akan melewati PKL dengan

sisa ruang gerak 85 cm akan dirasakan mengganggu oleh sebagian orang dimana dalam wawancara pejalan kaki menyebutnya dengan istilah *pekewuh* bila hanya ingin lewat PKL di jalur pedestrian.

4. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan terutama berkaitan dengan sirkulasi dan visual. Jones mengemukakan bahwa dimensi minimum ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 m serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi yaitu dengan tidak menyulitkan pemakai (dalam hal ini pejalan kaki), tidak berliku-liku dan tidak membahayakan.

Adapun lokasi yang dianggap pejalan kaki memenuhi atribut aksesibilitas adalah :

- Tepi jalan di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara (sekitar pertigaan Jalan A.Yani)
- Tepi jalan di sisi Timur Jalan Tentara Pelajar
- Jalur pedestrian dan jalur lambat depan Gardena Swalayan Jalan A.Yani
- Jalur pedestrian depan Matahari Jalan A. Yani
- Jalur lambat depan Kantor Pos Jalan A.Yani (sekitar perempatan Jalan Sigahuh)

Pejalan kaki membutuhkan kemudahan untuk mencapai lokasi yang dituju. Karena itu maka pejalan kaki berusaha memperpendek rute perjalanan yang terlalu jauh, berliku-liku, naik-turun dan banyak halangan. Perilaku yang dapat diamati adalah dengan melompat naik dan turun dari jalur pedestrian yang tinggi di tepi alun-alun Jalan A. Yani tanpa berputar / melalui tangga turun di tengah, memilih jalur lambat atau tepi jalan untuk menghindari PKL dan parkir yang menghalangi jalan, menyeberang serong dan masuk ke alun-alun yang memungkinkan mengambil jalan diagonal.

5. Visibilitas

Weisman mengemukakan bahwa visibilitas adalah kemampuan untuk dapat melihat tanpa terhalang secara visual pada obyek yang dituju, dan berkaitan dengan jarak yang dirasakan manusia. Jarak tersebut bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi juga menyangkut persepsi visual dimana orang merasa ada dan tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju (Hesseltgen, 1975).

Trancik mengemukakan tentang kebutuhan warga kota kesan perspektif dan vista pada pemandangan kota, sedangkan Spreiregen mengungkap jarak pandangan normal yaitu melihat manusia (1220 M), membedakan aktivitas (137 M), mengenali muka seseorang (24.5 M), memahami ekspresi (10.2 M) dan melakukan percakapan (3.1 M).

Dalam hubungannya dengan aktivitas pejalan kaki di kawasan alun-alun pusat kota Magelang ini, ada beberapa tempat yang dianggap sesuai dengan atribut ini yaitu :

- a. Tepi jalan di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara, tepatnya di belakang parkir karena bebas mengawasi kendaraan dan mudah menyeberang di pertigaan jalan;

- b. Tepi jalan di sisi Timur Jalan Tentara Pelajar, karena pandangan tidak terhalang PKL, becak dan parkir ketika menunggu angkutan kota;

- c. Jalur pedestrian di sisi Utara Jalan Alun-alun Selatan, karena bisa melihat aktivitas di alun-alun maupun vista kota;

- d. Jalur pedestrian sisi Barat Jalan A. Yani karena letaknya cukup tinggi dan mudah melihat ke segala arah untuk menikmati suasana;

- e. Jalur pedestrian depan Matahari Jalan A. Yani, karena pandangan ke dalam toko tidak terhalang PKL dan mudah melihat ke segala arah;

6. Sosialisasi

Istilah Sosialisasi menurut Weisman adalah tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting, dimana perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata atau ekspresi muka ikut menunjang kualitas sosialisasi. Atribut sosialitas yang dikemukakan oleh pejalan kaki banyak berhubungan dengan kemampuannya untuk tetap berkomunikasi dengan rekan atau keluarganya ketika melakukan aktivitas.

Jalur pedestrian yang berdimensi lebar 3,20 meter namun ditempati PKL sehingga ruang gerak untuk sirkulasi pejalan kaki hanya tersisa 85-100 cm, maka dua orang pejalan kaki tidak mungkin lagi berjalan berjejer yang memungkinkan aktivitas berbin-cang atau berkomunikasi karena kebutuhan ruang gerak minimum adalah 1,50 m. Karena itu pada kasus ini sebagian pejalan kaki yang berkelompok harus berjalan ber-iringan, namun sebagian besar memilih turun ke jalur lambat atau tepi jalan sehingga tetap dapat berjalan komunikasi sesuai tuntutan atribut sosialitas walaupun lokasi jalur lambat yang dilalui sebenarnya tidak aman karena merupakan tempat sirkulasi becak, sepeda dan motor dalam dua arah.

Adapun lokasi yang dianggap menjamin atribut sosialitas adalah :

- a. Tepi jalan di sisi Selatan Jalan Alun-alun Utara
- b. Jalur pedestrian di sisi Utara Jalan Alun-alun Selatan
- c. Jalur lambat depan Gardena Swalayan Jalan A.Yani
- d. Jalur pedestrian dan jalur lambat depan Tidar Theater Jalan A.Yani
- e. Jalur pedestrian depan Matahari Jalan A. Yani
- f. Jalur lambat depan Kantor Pos Jalan A.Yani (sekitar perempatan Jalan Sigaluh)

4.4.2. Pembahasan Keterkaitan Hubungan Antar Zona Terhadap Konfigurasi dan Pola Seling Kawasan

Arsitektur merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan tingkah laku (Krasner dan Ullman, 1973). Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Rapoport (1990) juga mengemukakan bahwa aspek-aspek yang berpengaruh dalam interaksi adalah aspek budaya (kebiasaan dan kecenderungan dalam melakukan kegiatan) dan aspek perceptual (karakteristik suatu seling untuk mendukung kegiatan). Aspek tersebut dapat menentukan bentuk fisik suatu seling dan mempengaruhi kegiatan yang muncul di dalamnya, karena reaksi manusia terhadap suatu lingkungan merupakan respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan. Dengan demikian maka pada seling yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda dan akan berusaha menyesuaikan diri (Rapoport, 1977).

Reaksi manusia terhadap suatu lingkungan merupakan suatu respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan, yaitu suatu bentuk fungsi yang selalu muncul dan dipengaruhi oleh kesan dan tujuan (Rapoport, 1977). Pola seling fisik bukan sekedar seling absolut melainkan seling budaya dimana suatu sistem aktivitas berada pada ruang dan waktu. Mengenai pola seling ruang, David Canter (1977) menyatakan bahwa terdapat hubungan antara aktivitas, atribut fisik dan konsepsi dalam pembentukan tempat. Model ruang ini digunakan dalam menentukan pola seling ruang.

Adapun ruang publik, menurut Rustam Hakim (1987), pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu maupun kelompok. Jalur pedestrian ini semakin penting keberadaan-nya di kawasan alun-alun karena pejalan kaki merupakan pengguna utama area ini. menurut Sucher (1995), suatu jalur pedestrian dapat berfungsi dengan baik bila memenuhi persyaratan *continuity*, *length*, dan *width*. Sementara Utermann mengemukakan kriteria perancangan jalur pedestrian yaitu *safety*, *convenience*, *comfort*, dan *attractiveness*.

Keberadaan aktivitas yang beragam pada satu kawasan mengakibatkan tidak adanya kesatuan antar aktivitas pada seluruh zona. Dominasi suasana aktivitas hiburan dan perbelanjaan di zona 4 dan 5 Jalan A. Yani yang sangat ramai bertolak belakang dengan suasana aktivitas peribadatan di 3 zona lainnya (mesjid, gereja dan kienteng). Ragam aktivitas tersebut tidak saling menunjang, sehingga dibutuhkan ruang publik (jalur pedestrian dan alun-alun) yang dapat mendukung aktivitas dalam satu kesatuan kawasan. Pola seling yang terbentuk di zona 5 dengan adanya jalur lambat yang dipisahkan dengan jalan raya oleh pembatas jalur, membentuk seling perilaku yang berbeda dengan seling lainnya di kawasan ini.

Berdasarkan pola seling yang terbentuk maka keterkaitan hubungan antar zona 1 hingga zona 4 di jalur pedestrian Ipi alun-alun Kota Magelang ini memiliki kecenderungan yang sama dalam satu kesatuan kawasan. Sedangkan zona 5 memperlihatkan pola yang berbeda dengan adanya aktivitas komersial barang dan jasa yang didominasi aktivitas pusat perbelanjaan dan hiburan yang sangat intens serta memunculkan tingkat keramaian yang berbeda dengan seling lainnya.

Dari sini dapat diungkapkan bahwa hubungan antar zona berdasarkan tingkat keramaian dan kedatangan pejalan kaki tidak sama. Adapun tampilan bangunan dan lingkungannya yang berbeda memberikan kesan bahwa di kawasan ini tidak terdapat satu kesatuan hubungan aktivitas. Hal yang menonjol kesatuan kawasan adalah ruang terbuka publik berupa alun-alun dengan jalur pedestrian di tepinya yang menjadi penghujung antar aktivitas yang berbeda.

Pada setiap ruang publik di kawasan alun-alun ini, aktivitas yang terjadi dan atribut serta tuntutan properti pejalan kaki secara umum membentuk pola setiap ruang dengan pusat perbelanjaan, jalur pedestrian, jalur lambat hingga pembatas jalan dimana terjadi aktivitas yang berbeda pada setiap zona pengamatannya. Aktivitas utama (*necessary activity*) pejalan kaki di kawasan ini yang didominasi oleh aktivitas belanja, dengan aktivitas lanjutan (*optional / following activity*) berjalan pulang mengisyaratkan tidak adanya proses aktivitas yang baik.

Dari seluruh zona pengamatan, ditemukan bahwa atribut pejalan kaki dalam hubungannya dengan keterkaitan hubungan antar zona dan pola setiap kawasan adalah kenyamanan, aksesibilitas, keamanan dan sosialitas.

Atribut kenyamanan terkait dengan pemilihan tempat teduh agar terhindar dari panas dan silau matahari secara langsung oleh bayangan pohon atau bangunan. Keberadaan halaman pada setiap bangunan menyebabkan efek bayangan bangunan tidak dapat dirasakan oleh pejalan kaki. Sedangkan pepohonan peneduh (bermassa daun padat dan tidak menghalangi pandangan) yang menonjol aktivitas di jalur pedestrian hanya terdapat di zona 1 (tepi jalan depan PKL), zona 2 (area sekitar pohon beringin) dan zona 5

(area depan Tidar Theater). Dalam hal ini pejalan kaki cenderung memilih lokasi aktivitas yang mendukung atribut kenyamanan di ketiga zona ini.

Atribut aksesibilitas sangat terkait dengan kemudahan bergerak mencapai jalur pedestrian yang diinginkan untuk menuju tujuan. Aktivitas parkir, PKL, dan pangkalan becak di jalur pedestrian maupun tepi jalan dalam hal ini sangat mempengaruhi aktivitas berjalan kaki dari satu zona ke zona lainnya. Adapun bentuk jalur pedestrian yang berikutnya juga mempengaruhi preferensi penggunaannya karena pejalan kaki menyukai jalur yang langsung ke tujuan dan menghindari jalur yang menyulitkan. Karena itu kecenderungan pejalan kaki adalah memilih jalur pedestrian zona 3 (Jalan Alun-alun Selatan) dan jalur lambat Jalan A. Yani sebagai jalur sirkulasi antar zona dan seling kegiatan.

Atribut keamanan terkait dengan hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas dan kondisi jalur pedestrian yang dilewati. Dalam hal ini pejalan kaki tidak menghendaki permukaan jalur yang tidak rata dan terlalu tinggi (30-115 cm) dari permukaan jalan. Sesuai dengan atribut keamanan, pejalan kaki cenderung memilih beraktivitas di tepi jalan Alun-alun Utara yang relatif sepi, jalur pedestrian di sepanjang tepi pagar Taman Menara Air dan Jalan Alun-alun Selatan serta jalur pedestrian depan Matahari Jalan A. Yani. Adapun atribut sosialitas terkait dengan kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting. Untuk mendukung atribut sosialitas ini, pejalan kaki yang berjalan berjarak dari satu zona ke zona lainnya banyak yang memilih tepi jalan atau jalur lambat yang relatif lebih lega agar tetap dapat melangsungkan komunikasi dengan rekan atau keluarganya.

4.4.3. Pembahasan Motif Kedatangan Pejalan Kaki Terkait Perkembangan Kawasan Pusat Kota Magelang

Menurut Sim (1985), perubahan suatu pusat kota dapat ditandai dari pola kegiatan kota tersebut, baik terencana maupun terpusat, yang dapat dilihat dari perubahan ataupun pertumbuhan kawasan pusat komersial. Perubahan tidak hanya dipengaruhi oleh lokasi, kekayaan pusat kota, keterlibatan para pelaku bisnis, tetapi juga kecenderungan masyarakat serta peranan pengelola kota. Spreiregen (1965) mengemukakan tentang hal yang melatarbelakangi perubahan, pertumbuhan atau perkembangan alun-alun dalam konteks kawasan kota yaitu bahwa pertumbuhan bagian kota berawal dari aktivitas yang terjadi pada elemen-elemen inti yang kemudian menimbulkan elemen-elemen baru berupa elemen tambahan sebagai pendukung elemen inti.

Dalam kaitannya dengan perubahan kawasan alun-alun sebagai akibat pertumbuhan kota Magelang, kenyataan yang ada menunjukkan bahwa ternyata ada elemen yang dapat bertahan dan ada pula yang tidak sehingga keberadaannya digantikan oleh hadimya elemen baru. Perubahan tersebut juga ditandai dengan adanya pertumbuhan kawasan pusat komersial seperti pusat perbelanjaan (Gardena dan Matahari), pusat hiburan (Magedang Theater), Hotel Alia dan tempat permainan anak (Kid's Fun) yang menempati bekas lahan Losmen Lotze pada masa kolonial Belanda; perkantoran berwajah komersial (BCA, BPD, Telkom); aktivitas sektor informal seperti pedagang kaki lima di seputar alun-alun; serta makin meningkatnya aktivitas periklanan yang mendominasi wajah dan vista kawasan. Perubahan tersebut disamping dipengaruhi oleh kekayaan kawasan pusat kota yang secara historis menjadi *civic space*, juga dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti :

1) Lokasinya yang berada di pusat kota selalu menjadi pusat orientasi dan pergerakan warga kota dan bahkan regional dimana kawasan ini walaupun arus lalu lintasnya searah tapi dilewati oleh berbagai jurusan angkutan kota dan tak jauh dari lokasi ($\pm 300-500$ m) juga terdapat pangkalan bis mini dari luar kota seperti Wonosobo, Temanggung, dan Kab. Magelang; 2) Keterlibatan pelaku bisnis yang selalu mengincar lahan-lahan strategis dengan kemudahan akses dari segala penjuru kota; 3) Kecenderungan masyarakat yang selalu melakukan aktivitas sosial-budaya di kawasan alun-alun pada event tertentu seperti kegiatan musik, wayang, tahun baru, 17 Agustus, perayaan keagamaan, dsb; 4) Peran Pemerintah bersama DPRD Kota sebagai pemegang wewenang dalam pengelolaan kota.

Jika pada masa kolonial alun-alun kota Magelang telah berfungsi sebagai *civic space* dengan munculnya beberapa bangunan berupa kadipaten, perkantoran dan bangunan posmen maupun bangunan publik lainnya, maka pada masa kini alun-alun yang telah memasuki masa pasca kolonial tersebut telah mengalami pergeseran maupun perkembangan dari fungsi sebenarnya (yaitu sebagai lambang berdirinya sistem kekuasaan raja terhadap rakyatnya pada masa pra-kolonial).

Pergeseran dan perkembangan tersebut terlihat pada penataan ruang alun-alun sebagai sebuah *urban public space* yang dilakukan sebagai upaya menangkap fenomena perubahan paradigma masyarakat kota dalam beraktivitas dengan menggunakan konsep campuran antara ruang terbuka taman kota yang bersifat pasif serta ruang terbuka aktif. Hal ini memang tampak dari penggunaan ruang alun-alun maupun kawasan di sekitarnya yang sangat intensif sepanjang hari, yang meliputi aktivitas olahraga, taman, sosial, politik dan komersial.

Berdasarkan *Concentric Zone Theory* dari Burgess, dimana kota berkembang dari

pusat kota dan kemudian secara meluas berkembang sejajar ke arah terluar membentuk pola gelang dengan pusat kota sebagai CBD yang berfokus pada perdagangan, kemasya-rakatan dan permukiman penduduk, maka pola penggunaan lahan di pusat Kota Magelang juga mempertimbangkan aspek-aspek yang saling terkait yaitu manusia dan segala aktivitasnya dan lokasi dimana ketiga aspek ini memiliki hubungan timbal balik dalam menentukan perilaku atau kebiasaan masyarakat (seperti bermain, jalan-jalan), aktivitas ekonomi (berbelanja, jalan), kepentingan umum, maupun tata guna lahan yang ada.

Berkembangnya pusat kota menjadi kawasan perdagangan atau komersial beral dari keberadaan pusat kota yang memiliki aksesibilitas tinggi dan tergantung pada lokasi, kepadatan kota serta masa lalu dan masa mendatang (Lynch, 1982) serta gaya sentrifugal yang menyebabkan pusat kota berkembang menjadi kawasan perdagangan (Gallion, Eisner, 1975).

Adapun perkembangan kawasan akibat gaya sentrifugal di pusat kota Magelang dapat dilihat dari motif kedatangan pejalan kaki ke pusat kota yang berdasarkan komuni-kasi dengan responden pada Agustus 2003, diketahui bahwa diantara ketiga faktor gaya sentrifugal, yang paling diminati sesuai preferensi pejalan kaki pengguna kawasan adalah faktor daya tarik fungsi (*functional magnetism*) sebagai akibat adanya pengelompokan fasilitas di kawasan alun-alun. Menurut Sujiarto (1993), pengukuran berdasarkan daya tarik fungsi dicerminkan dalam ketersediaan sarana dan prasarana seperti :

a. Ketersediaan sarana sosial-ekonomi yang meliputi pasar, toko, pusat perbelanjaan atau pertokoan;

- b. ketersediaan sarana dan prasarana yang meliputi sarana pergerakan angkutan kota, pangkalan, sarana perengkapan jalan (berawal dari kepentingan berbelanja, pergerakan ke transportasi umum, pergerakan ke tempat kerja, dan lain-lain);
- c. ketersediaan sarana sosial yang meliputi fasilitas kesehatan, kantor pos, pelayanan pemerintahan dan taman kota; serta
- d. ketersediaan sarana sosial-budaya yang meliputi tempat ibadah, pendidikan, dan tempat bermain.

Pengelompokan dan ketersediaan berbagai sarana dan prasarana di atas dalam satu lokasi yaitu di kawasan alun-alun menjadi motif yang paling mempengaruhi preferensi masyarakat untuk datang ke kawasan ini yang pada akhirnya juga mempengaruhi perkembangan kawasan alun-alun yang berada di pusat kota Magelang.

4.4.4. Pembahasan Terhadap Aktivitas Berjalan Kaki di Kawasan Alun-alun Pusat Kota Magelang

Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota yang dapat menjadi alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan lainnya, dan dengan berjalan kaki maka kota dapat menjadi lebih manusiawi. Kelebihan berjalan kaki adalah dapat dilakukan dengan kecepatan rendah sehingga akan menguntungkan karena orang dapat mengamati lingkungan di sekitarnya. Dengan demikian maka dalam berjalan kaki orang bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok, melihat-lihat, dan bahkan berbincang-bincang sebagai bentuk interaksi atau komunikasi sosial masyarakat kota.

Namun moda berjalan kaki juga memiliki keterbatasan karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan, dan sebagai bagian dari sistem transportasi kota, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sistem transportasi perlokalan sehingga terjalin kesinambungan dengan moda transportasi lainnya maupun fasilitas pendukung seperti tempat parkir, halte, dan lain-lain.

Jarak tempuh yang dapat dicapai oleh masing-masing pejalan kaki dalam melakukan aktivitas berjalan kaki dapat berbeda-beda, diantaranya tergantung pada kebiasaan pejalan kaki dan faktor-faktor lain yang berpengaruh. Spreiregen (1965) dalam hal ini mengatakan bahwa pejalan kaki memiliki keterbatasan yaitu kecepatannya rendah sekitar 3-4 km/jam dan daya jangkanya sangat dipengaruhi oleh kondisi fisik pelaku.

Sehubungan dengan kawasan penelitian yang berada di pusat kota Magelang dengan peruntukan campuran (pusat pembelajaran, sekolah, perkantoran, sosial keagamaan, rumah sakit, hiburan dan rekreasi) maka tujuan atau motif kedatangan masyarakat ke kawasan ini sangat beragam dan mencakup tiga tujuan manusia yang dilurakan Rubenstein, yaitu untuk perjalanan fungsional seperti pergi-pulang ke sekolah atau tempat kerja, perjalanan yang tidak terikat waktu seperti berbelanja, dan perjalanan untuk keperluan rekreasi. Dengan demikian maka jalur pedestrian di kawasan ini juga dipayakan untuk dapat memenuhi ketiga tujuan berjalan kaki di atas.

Ditinjau dari kemampuan jangkauan berjalan kaki yaitu 455 meter, maka pejalan kaki di kawasan alun-alun (keliling ± 600 M) ini hanya mampu berjalan pada 3 zona. Pengaturan arus lalu lintas kawasan yang searah menyebabkan pejalan kaki berjalan lebih jauh

karena lokasi aktivitas naik dan turun angkutan umum tidak dapat dilakukan pada tempat yang sama. Kondisi ini sangat mempengaruhi pejalan kaki karena sebagian besar didominasi pejalan kaki dengan moda kedatangan kendaraan umum.

Dari hasil pengamatan terhadap aktivitas pejalan kaki di kawasan alun-alun pusat Kota Magelang, dapat diketahui bahwa faktor yang mempengaruhi rute dan jarak tempuh pejalan kaki adalah tata guna lahan, pengaturan lalu lintas, kenyamanan, dan kepentingan pejalan kaki.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab 5

5.1. KESIMPULAN

Berdasarkan pengamatan, proses analisis dan pembahasan temuan penelitian pada bagian terdahulu, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kondisi seting (fisik dan spasial) yang berbeda memberikan pengaruh yang berbeda terhadap preferensi pejalan kaki untuk beraktivitas pada jalur pedestrian di pusat Kota Magelang terutama kawasan alun-alun.

2. Keberadaan alun-alun, pusat perbelanjaan atau pertokoan, aktivitas pedagang kaki lima di jalur pedestrian, parkir kendaraan di tepi jalan maupun arus lalu lintas kawasan yang seluruhnya satu arah mempengaruhi aktivitas pejalan kaki di kawasan ini.

3. Jalur pedestrian di kawasan alun-alun Kota Magelang belum memenuhi kebutuhan atribut pejalan kaki, dimana pada pengamatan hal ini tampak pada kecenderungan pejalan kaki yang lebih memilih tepi jalan atau jalur lambat untuk beraktivitas.

4. Jalur pedestrian yang paling tidak diminati oleh pejalan kaki di kawasan alun-alun adalah Jalan Alun-alun Utara depan deretan pedagang kaki lima dan sisi Timur Jalan A.Yani, dimana atribut yang mempengaruhi adalah aksesibilitas, visibilitas, kesesakan dan sosialitas, sedangkan jalur yang paling diminati adalah Jalan Alun-alun Selatan.

5. Ditemukan bahwa atribut yang mempengaruhi pejalan kaki di kawasan alun-alun Kota Magelang pada masing-masing zona penelitian tergantung pada kondisi seting dan waktu aktivitasnya. Adapun atribut yang mempengaruhi pejalan kaki pada masing-

masing zona adalah :

- pejalan kaki, seperti *traffic light*, bangku duduk, halte, tempat sampah, dsb.
- g. Jalur pedestrian dilengkapi *street furniture* yang menunjang kenyamanan aktivitas
 - hingga memudahkan pejalan kaki untuk naik/turun dan dapat berjalan cepat;
 - f. Jalur pedestrian yang antropometrik (tidak terlalu tinggi dan berlekuk-lekuk) sehingga menyeberang sehingga tidak terserempet kendaraan;
 - e. Pandangan pejalan kaki bebas, tidak terhalang oleh sesuatu ketika berjalan atau memilih jalur yang dilingkarkan dan mudah menuju lokasi aktivitasnya;
 - d. Dimensi jalur pedestrian cukup sebagai ruang sirkulasi 3 pejalan kaki berjajar dan lintas yaitu Jalan A.Yani dan Jalan Tentara Pelajar;
 - c. Jalur pedestrian yang terpisah dari kendaraan, terutama pada jalur yang padat lalu dicapati dari pusat belanja dan tidak digunakan untuk aktivitas lain;
 - b. Adanya tempat istirahat dan pemberhentian kendaraan umum yang teduh, mudah teduh dan pejalan kaki tidak terkena sinar matahari secara langsung;
 - a. Terdapat deretan pohon yang cukup besar sehingga kondisi jalur pedestrian lebih pedestrian di kawasan alun-alun pusat Kota Magelang adalah :
6. Properti yang mendukung atribut sesuai dengan tuntutan pejalan kaki terhadap jalur atribut aksesibilitas.
- Sedangkan atribut yang lebih diminati oleh pejalan kaki selama beraktivitas adalah
- Zona 5 : kenyamanan, keamanan, aksesibilitas, visibilitas, kesesakan dan sosialitas
- Zona 4 : kenyamanan, keamanan, aksesibilitas dan visibilitas
- Zona 3 : kenyamanan, keamanan, aksesibilitas dan visibilitas
- Zona 2 : kenyamanan, keamanan, aksesibilitas, visibilitas dan kesesakan
- Zona 1 : kenyamanan, aksesibilitas, visibilitas, kesesakan dan sosialitas

7. Kesimpulan dari temuan yang berhubungan dengan atribut dan tuntutan properti dalam satu kesatuan kawasan, motif kedatangan, jalur pedestrian dan aktivitas pejalan kaki adalah :

a. Atribut pejalan kaki dalam satu kesatuan kawasan adalah kenyamanan, keamanan, aksesibilitas dan sosialitas. Adapun properti yang mendukung adalah :

- ☐ Terhindar dari panas matahari langsung (terlindung oleh bayangan pohon)
- ☐ Kemudahan pencapaian antar zona
- ☐ Kemudahan berjalan tanpa gangguan seperti kendaraan, aktivitas PKL, maupun pintu masuk parkir/halaman toko.
- ☐ Kemudahan untuk berkomunikasi pada jarak yang diinginkan

b. Aktivitas utama (*necessary activities*) yaitu aktivitas berbelanja yang lebih dominan dibandingkan dengan aktivitas lanjutan (*optional/following activities*) pejalan kaki yaitu berjalan pulang, mengisyaratkan tidak adanya proses aktivitas yang baik yang dengan kata lain lingkungan binaan pada jalur pedestrian di kawasan alun-alun Kota Magelang memiliki kualitas yang masih harus diperbaiki.

c. Motif kedatangan pejalan kaki di kawasan alun-alun bervariasi dengan pertimbangan adanya keragaman jenis fungsi dan pelayanan umum di satu lokasi yang merupakan kekhasan kawasan ini sebagai kawasan dengan peruntukan campuran (*mixed-use*).

d. Makin panjangnya rute dan jarak tempuh aktivitas pejalan kaki di kawasan alun-alun pusat Kota Magelang dipengaruhi oleh faktor tata guna lahan kawasan, pengaturan lalu lintas, kenyamanan dan waktu atau kepentingan berjalan kaki.

5.2. REKOMENDASI

Beberapa rekomendasi yang ditujukan bagi perencanaan kota, pemerintah kota maupun penelitian lebih lanjut di kawasan ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Pemerintah Kota :

- a. Menata lokasi PKL di kawasan alun-alun sehingga jalur pedestrian tetap nyaman digunakan sebagai *public space* dan ruang sirkulasi untuk pejalan kaki, terutama di sekitar jalur pedestrian Jalan A. Yani yang paling padat pengunjunng, Jalan Alun-alun Utara, maupun Jalan Tentara Pelajar.

- b. Melakukan pengawasan berkala terhadap PKL, tempat mangkal becak dan parkir di penggal Jalan Tentara Pelajar, Jalan A. Yani, dan perempatan Jalan Sigaluh.

- c. Membuat peraturan dan kebijakan yang juga memperhatikan kebutuhan atribut pejalan kaki dalam perencanaan dan penataan jalur pedestrian di kawasan alun-alun yang menjadi pusat orientasi masyarakat Kota Magelang dan sekitarnya.

2. Bagi Arsitek dan Perencana/Perancang Kota :

- a. Merencanakan jalur pedestrian yang terpisah dengan kendaraan pada lokasi yang lalu lintasnya ramai di tepi jalur lambat penggal Jalan A. Yani dan Tentara Pelajar dengan klasifikasi *Full Mall* yaitu jalur pedestrian di pusat kota yang tertutup untuk kendaraan bermotor dilengkapi *street furniture* untuk mendukung aktivitas *retail* dan rekreasi di *public space* kawasan alun-alun.
- b. Melakukan *re-design* jalur pedestrian di kawasan alun-alun dengan pendekatan antropometrik dan memperhatikan atribut pejalan kaki.
- c. Merencanakan penambahan *street furniture* di jalur pedestrian seperti :

1. Pohon pelindung yang teduh di tepi Taman Menara Air Jalan Alun-alun Utara, perempatan Jalan Tentara Pelajar - Jalan Alun-alun Selatan, seberang DPU dan RS Bhayangkara Jalan Alun-alun Selatan, penggal Jalan A.Yani (tepi alun-alun, depan Kantor Pos, Hotel Alia, Matahari dan Gardena)
 2. Halte kendaraan umum di depan Mesjid Agung, dan di pembatas jalur depan Gardena, dan Matahari / Kantor Pos Jalan A.Yani
 3. Bangku duduk pada tempat teduh / di bawah pohon yang ditempatkan di tepi jalur pedestrian Jalan Alun-alun Utara, Jalan Tentara Pelajar, Jalan Alun-alun Selatan, Jalan A.Yani (depan Tidar Theatre dan tepi alun-alun)
3. Bagi penelitian dan perkembangan ilmu arsitektur dan perencanaan kota :
- Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai : Jalur pedestrian di Kawasan Alun-alun Pusat Kota Magelang ditinjau dari atribut penggunaannya, terutama pada pengamatan malam hari, akhir pekan dan hari libur, yang memiliki kecenderungan dan pola penggunaan berbeda dengan sesi pagi hingga sore hari pada hari kerja.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Alexander, Christopher 1987, *A New Theory of Urban Design*, Oxford University Press, New York
- Badan Perencanaan Pembangunan Kota Magelang, 1997/1998, Rencana Umum Tata Ruang Kota, Magelang.
- Baker, Geoffrey, and Fuaro Bruno, 1957, *Parking, Design and Management of Traffic Free Zones*, New York : Whitney Library of Design.
- Boedjo, P., dkk, 1986, *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*, Penerbit Djambatan, Jakarta.
- Budihardjo, Eko, Kota Berkelanjutan, 1998, Penerbit Alumni, Bandung.
- Canter, David, 1977, *The Psychology of Place*, The Architectural Press, London.
- Cullen, Gordon, 1971, *The Concise Townscape*, Van Nostrand, Reinhold, New York, Toronto, London, Melbourne.
- Djojodipuro, Marsudi, 1992, Teori Lokasi, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Gallion, Arthur B., and Simon Eisner, 1992, *Pengantar Perancangan Kota (terjemahan)*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Gifford, 1987, *Environmental Psychology, Princip and Practice*, University of Victoria.
- Hakim, Rustam, 1987, *Unsur-unsur Perancangan Arsitektur Lansekap*, Bina Aksara, Jakarta.
- Hall, Edward T., 1966, *The Hidden Dimension*, Doubleday and Company, Inc, New York.
- Handinoto, Soeharjo, H. Paulus, 1996, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*, Andi Offset, Yogyakarta.
- Haryadi, B. Setiawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*, Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Hollahan, C.J. 1982, *Environmental Psychology*, Random House, New York.
- Krier, Rob, 1979, *Urban Space*, Rizzoli International Publication Inc, New York.
- Lang, Jon, 1987, *Creating Architectural Theory*, Van Nostrand Reinhold Company Inc, New York
- Lynch, Kevin, 1960, *The City Image*, The MIT. Press, Cambridge, England.
- Moehadjir, Noeng, 1992, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasini, Yogyakarta.
- Moehadjir, Noeng, 2000, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi IV*, Rake Sarasini, Yogyakarta
- Papadogeorgou, Alexander, 1969, *Continuity and Change*, Praeger Publisher, New York.
- Pemerintah Kota Magelang, Buku Profil Kotamadya Tingkat II Magelang, Magelang
- Purwodarminto, 1961, Kamus Besar Bahasa Indonesia.
- Rossi, Aldo, 1982, *The Architecture of The City*, MIT Press, Massachusetts, England
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspect of Urban Form*, Pergamon Press, New York.
- Rapoport, Amos, 1979, *Development, Culture Change and Supportive Design (terjemahan)*, ...
- Rapoport, Amos, 1982, *The Meaning of Built Environment*, Sage Publication, London
- Rapoport, Amos, dalam Anthony J. Catanese, 1986, *Pengantar Sejarah Perencanaan Perkotaan (terjemahan)*, Intermatra, Bandung.
- Reksosahardjo, Soekanto, 1994, *Ekonomi Perkotaan*, BPPE, Yogyakarta.

- Rubenstein, Harvey, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, John Wiley & Sons Inc, New York.
- Sarwono, Sarito Wirawan, 1992, Psikologi Lingkungan, PT. Grasindo, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, 1986, *The Urban Design Process*, van Nostrand, Reinhold, New York.
- Sim, Duncan, 1985, *Change in The City Centre*, Anthony Rowe Ltd., Chippenham, Wilts, Graw-Hill Book Company, USA.
- Syaifuludin, 1997, *Pedestrian Kota Bandung*, Jurusan Teknik Planologi, ITB, Bandung.
- Utermann, RK., 1984, *Accommodation The Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold Company.
- Weismann, J., 1981, *Modelling Environment Behavior System*, Journal Of Man Environment Relation.
- Trancik, Roger, 1987, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Wiryomartono, Bagoes, 1995, *Seni Bangunan dan Seni Bina Kota di Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Tesis / Disertasi :

1. CH. Koosmartadi, 1995, *Perubahan Alun-alun dan Sekitarnya di Kota Pantai Utara Jawa Tengah Ditinjau Melalui Tapak* (Tesis), Universitas Gajah Mada, Yogyakarta
2. Dian Andriani, 1999, *Pengaruh Perkembangan Kawasan Perdagangan terhadap Keberadaan Ruang Terbuka di Pusat Kota* (Tesis), Studi Kasus : Alun-alun Kota-madya Malang, Universitas Diponegoro, Semarang.
3. Sujarto, Djoko, 1993, *Kinerja dan Dampak Tata Ruang dalam Pembangunan Kota Baru* (Disertasi), ITB, Bandung.
4. Widyaningrum, Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Ruang Publik, Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki (Tesis), Studi Kasus : Koridor Jalan Agus Salim Semarang, Universitas Diponegoro, Semarang
5. Yudha Bhakti Diliawan, 2003, *Jalur Pedestrian pada Senta Perdagangan Elektronik dan Onerdili Kendaraan Ditinjau dari Perilaku Pengguna* (Tesis), Studi Kasus : Koridor Jalan MT. Haryono, Universitas Diponegoro, Semarang.